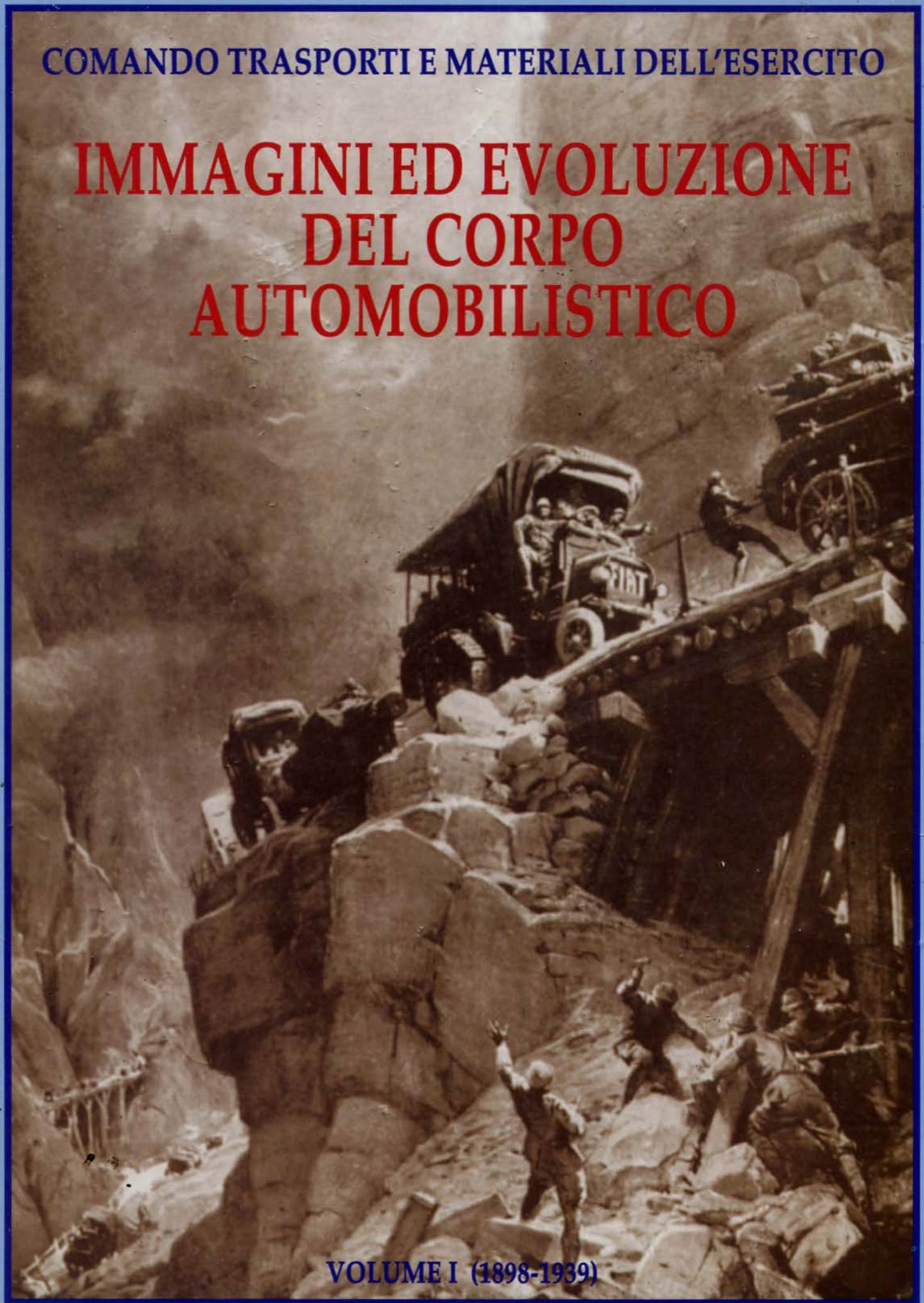
COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO



VOLUME I (1898-1939)

COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO

a cura di VALIDO CAPODARCA

VOLUME I (1898-1939)

Roma 1994

Edizione a cura del
Comando Trasporti e Materiali dell'Esercito

Fotocomposizione e fotolito:
Linotypia Vacuna s.r.l.
Via Monti di Pietralata, 79
00157 Roma

Stampa:
Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10
00155 Roma

Presentazione

Il Corpo Automobilistico dell'Esercito conta già più di novanta anni di vita. Per tutto questo travagliato secolo dovunque abbiano operato gli uomini con le stellette, lì sono stati presenti anche quelli con le mostrine nerazzurre.

Vuoi nei conflitti che hanno coinvolto l'Italia, vuoi negli interventi in occasione di calamità, vuoi nelle missioni internazionali di pace, gli Autieri sono sempre stati partecipi e vitali protagonisti fornendo ovunque la loro silenziosa alacrità ed abnegazione.

Eppure, se provassimo a chiedere anche a chi per tutta la vita si è fregiato di quelle mostrine: «Cosa sai, tu, dei 90 anni di Storia del Corpo cui appartieni?», ognuno dovrebbe onestamente ammettere che le sue conoscenze non vanno molto al di là di quel che avvenne nel famoso autotrasporto della Battaglia degli Altipiani, la cui ricorrenza è la Festa del Corpo.

Se la stessa domanda venisse rivolta ad un militare di altri Corpi, vedremmo che molti ignorano anche quell'episodio. Chi, poi, non appartiene all'ambiente militare, probabilmente non saprà neppure dell'esistenza di un Corpo Automobilistico.

Tutto questo perché non esiste, e non è mai esistita, una pubblicazione che ne abbia raccolto ed esposto le vicende in maniera unitaria. L'unico precedente in materia, la «Storia della Motorizzazione Militare Italiana», del Pugnani, si ferma alla fine degli anni Venti, ed è più storia di ordinamenti e di automezzi, che non di uomini. Ogni altro scritto apparso fino ad oggi è stato sempre settoriale: si è trattato a volte della storia di una singola unità automobilistica, o di un singolo episodio bellico; mai ci siamo trovati di fronte a un libro che, dopo aver approfondito le origini e la nascita del Corpo, ne seguisse passo passo il cammino fino ai giorni nostri.

Questo è appunto l'intendimento dell'opera di cui appare ora, finalmente, il primo volume.

Il lavoro curato e portato a compimento dal Tenente Colonnello Valido Capodarca vede la luce dopo quarantacinque anni di tentativi – mai sfociati in pubblicazione – fatti da tanti Ufficiali, la cui opera ha però consentito di accumulare una dovizia di preziosissime informazioni che sono a base di questo libro.

Quella che ci apprestiamo a leggere è storia soprattutto di uomini, anche se non mancano pagine dedicate agli automezzi e ai processi evolutivi.

È un libro che, senza perdere di vista il rigore storico, si pone a metà via tra la storia vera e propria e la memorialistica. Esso nasce, infatti, dall'esame di una montagna di cartelle d'archivio, di diari, di relazioni, di circolari, ma scaturisce in gran parte dal racconto diretto dei protagonisti, di coloro cioè che quella storia hanno scritto con le impronte dei loro autocarri sulla neve, nel fango, sulla sabbia.

Il taglio conferito all'opera è in sintonia con lo scopo che essa si prefigge: far conoscere il Corpo Automobilistico non solo agli «attori» ma anche al di fuori del mondo dei tecnici. Da qui il tono volutamente discorsivo, spesso colloquiale, specie nelle «testimonianze», il frequente ricorso al racconto spicciolo, all'episodio minuto ma significativo.

Senza enfasi né retorica, viene qui proposta una storia di uomini, con le loro virtù e le loro debolezze, i loro slanci e le loro paure; una storia dove non ci sono condottieri da celebrare, ma nella quale assumono pari dignità e pari spessore le vicende di un Comandante e quella del più umile dei Conduttori, perché entrambi, ognuno nel posto a lui assegnato, hanno scritto una pagina di questa storia.

A conclusione voglio sottolineare che, proprio in questo momento che vede il Corpo Automobilistico divenire l'asse portante non solo dei trasporti ma di gran parte della logistica dei materiali della Forza Armata, appare quanto mai opportuna quest'opera che consente di rivisitare le origini e le tradizioni che sono «l'humus» indispensabile da cui tutti noi dobbiamo trarre la spinta interiore per affrontare le nuove sfide.

IL CAPO DEL CORPO AUTOMOBILISTICO
DELL'ESERCITO

Ten. Gen. Gaetano Memmola

INDICE

RINGRAZIAMENTI	pag.	5
INTRODUZIONE	»	7
Capitolo 1 - I trasporti militari attraverso la storia	»	10
Capitolo 2 - Dal primo «automobile» al primo impiego bellico	»	18
Capitolo 3 - La Guerra Italo-Turca (1911-1912)	»	42
Capitolo 4 - La Grande Guerra (1915-1918)	»	59
Capitolo 5 - Dal 1919 al 1939	»	124
Capitolo 6 - La Guerra Italo-Etiopica	»	144
Capitolo 7 - La Guerra di Spagna	»	190
Appendice: Gli automezzi dell'Esercito Italiano (1898-1939)	»	218
CONCLUSIONE	»	254
BIBLIOGRAFIA	»	255

RINGRAZIAMENTI

Una pagina sempre doverosa, quella dedicata ai ringraziamenti, in particolare in occasione della stesura di opere di carattere storico-narrativo, che non possono essere condotte a compimento se non in virtù della collaborazione di moltissime persone, protagonisti o testimoni delle vicende narrate.

È una pagina, tuttavia, che quasi sempre si esaurisce in poche frettolose battute, ed in una esposizione più o meno dettagliata di nomi accompagnata da titoli accademici.

Non così, questa volta. Pochi, i nomi, ma la limitazione nella scelta è dettata dal loro grande numero, e dalla conseguente inopportunità di riportarli tutti in un elenco.

Molti di quei nomi vengono citati in questo primo volume e in quelli che seguiranno, con il racconto delle loro testimonianze. Ad essi va, implicito, il nostro «grazie».

Ma non tutti coloro che hanno fornito testimonianze potranno trovare posto nell'arco dell'intera opera, ed appare improponibile l'idea di dedicare ad essi un apposito allegato.

Più opportuno, invece, riferire brevemente le vicissitudini che hanno accompagnato la realizzazione dell'opera per illustrare il contributo di idee e notizie che i vari collaboratori hanno fornito.

Se la storia del Corpo Automobilistico dell'Esercito conta già 90 anni, almeno la metà ne conta tutta la serie di attività che hanno portato quest'opera a vedere finalmente la luce. Si possono distinguere, in queste vicende, tre fasi distinte.

Il 27 luglio 1949, l'Ispettorato Generale della Motorizzazione emanava la circolare n. 3276/2.S.A., diretta a tutti i Comandi automobilistici, nonché a tutte le associazioni di ex combattenti. Con essa, facendo appello allo spirito di collaborazione dei singoli, si esortavano i protagonisti delle varie campagne a fornire, mediante memorie scritte, una relazione sulle attività svolte dai loro rispettivi reparti, con lo scopo dichiarato di realizzare, attraverso di esse, un libro sulla storia del Corpo Automobilistico.

L'iniziativa si rivelò quanto mai opportuna, e diede frutti fecondi e preziosi tali che, se l'esperienza venisse replicata oggi, non sarebbe più possibile ripeterla. Occorre infatti considerare che, a quel tempo, erano ancora in vita molti dei protagonisti della Guerra di Libia del 1911-1912; ed erano in piena attività di servizio quanti avevano operato nel settore automobilistico nel corso della Prima Guerra Mondiale.

Erano poi ancora ben freschi i ricordi di quanti avevano vissuto le vicende della guerra d'Africa del 1935-1936; ed erano giovanissimi, e recavano ancora dentro di sé, vive e intatte, emozioni e sensazioni, i reduci della Seconda Guerra Mondiale.

L'appello venne generosamente raccolto, e presso gli uffici dell'Ispettorato pervennero numerosi manoscritti e dattiloscritti, che gettavano ampi squarci di luce sull'operato delle unità automobilistiche nelle varie epoche.

Su queste testimonianze – non si sa perché – cadde un improvviso, repentino, ultraventennale silenzio.

All'inizio degli anni Settanta, l'allora Capo del «Servizio Automobilistico», tenente generale Girolamo Marini, rispolverava il progetto, coinvolgendo la Presidenza e le Sezioni A.N.A.I. Attraverso la fattiva opera dell'allora Presidente, generale Manlio Timeus, pervenne al Comando del Servizio una nuova messe di preziose informazioni.

Riprendendo alla mano le vecchie notizie del 1949, il colonnello Giovanni de Rosa, designato dal Comando, effettuava una capillare, meticolosa, ed encomiabile azione di ricerca presso l'archivio storico dello SME. Essa portò alla ricostruzione di molti quadri di battaglia, e alla definizione della presenza di ogni singolo reparto in tutte le campagne e nelle varie fasi delle stesse.

Affidati alle cure di Ufficiali del Comando (sono emersi i nomi di Massimo Fabi e Antonio Verdicchio), vennero redatti in bozza un piano dell'opera e vari capitoli della stessa.

Sul finire del decennio, si chiudeva anche questa ulteriore fase e il libro, con tutta la sua mole di materiale, tornò per un periodo in una nuova sorta di oblio.

Un nuovo tentativo veniva effettuato all'inizio degli anni Ottanta dai colonnelli Aldo Treu e Dino Panzera, i quali riprendevano dall'inizio l'intera opera, dandole una impostazione del tutto nuova.

Il collocamento a riposo degli ufficiali, frustrava anche questo ulteriore tentativo.

Sul finire del 1992, il Capo del Corpo Automobilistico (tale era il nome tornato in auge dopo una lunga esistenza come Servizio) tenente generale Gae-

tano Messina, conferiva l'incarico allo scrivente, all'autore cioè di questo volume.

Senza rinnegare nulla di quanto realizzato dai predecessori, anzi partendo proprio dal preziosissimo lavoro da essi effettuato, abbiamo ripreso in mano l'opera.

Ovviamente, ogni autore possiede uno stile proprio, e ognuno si regola su schemi diversi da quelli altrui. Perciò, volendo conferire un diverso taglio all'opera, rispetto a quello con la quale essa era stata fino allora condotta, e nell'intento di dare ad essa una connotazione più narrativa, e meno tecnica, abbiamo proceduto per gradi.

In primo luogo, abbiamo eliminato tutte quelle parti non in sintonia con il nuovo carattere del libro (per esempio, una serie di allegati contenenti lunghissimi elenchi di nomi di Ufficiali in forza ai reparti, nominativi di reparti, ecc.).

Passando poi all'esame dei capitoli fino allora realizzati, è balzata subito all'attenzione un particolare non conciliabile con l'armonia dell'opera: essendo essi stati realizzati da «mani» diverse, presentavano stili estremamente differenziati l'uno dall'altro.

Il nostro lavoro è stato quindi quello di rielaborare il tutto, non con lo scopo di migliorarlo (non abbiamo la presunzione di saper reggere una penna meglio di altri) ma solo per uniformare i vari stili, attenuando qualche passo ritenuto troppo enfatico, o cercando di conferire un po' di calore e di colore alle pagine un po' troppo professionali e asettiche.

È probabile che, leggendo questo libro, qualcuno dei precedenti compilatori possa riconoscere la propria paternità su intere pagine, anche se formalmente modificate.

Alcuni capitoli, poi, erano appena abbozzati (come quello relativo alla Campagna nei Balcani, del 2º volume) o del tutto mancanti (la Guerra di Spagna, del 1º volume): gli uni e gli altri li abbiamo costruiti ex-novo.

A questo punto, un punto considerato solo di partenza, abbiamo ricominciato tutto daccapo. Abbiamo dissepolto tutte le cartelle dagli archivi del Comando del Corpo, e abbiamo ripercorso tutti i documenti, tutte le testimonianze pervenute sia a seguito della ricerca del '49 che di quella degli anni '70. Abbiamo, con un po' di sorpresa, scoperto una gran dovizia di episodi trascurati dai predecessori ma che, con il nuovo taglio conferito all'opera, venivano ad assumere un nuovo e non trascurabile interesse.

Questi episodi trovavano perciò ospitalità nei rispettivi capitoli.

Analogamente abbiamo agito nei confronti della documentazione giacente presso l'Ufficio Storico dello SME, dove abbiamo recuperato una nuova e abbondante messe di notizie.

Nel frattempo, veniva pubblicata, ad opera di quell'Ufficio dello Stato Maggiore, l'interessantissima opera di Ferruccio Botti «La logistica dell'Esercito Italiano», che ci forniva preziosi spunti per tutto ciò che, nella nostra storia, ha a che vedere con la logistica. L'autore ci ha perfino consentito – e questo merita un ringraziamento particolare – di prendere visione di pagine già in fase di stampa ma non ancora ufficialmente pubblicate.

Contemporaneamente, e fin dall'inizio del lavoro, ci è sembrata buona idea quella di corredare il testo con le testimonianze dirette (da distinguere perciò da quelle di archivio) dei protagonisti. Abbiamo perciò effettuato numerosi viaggi in giro per l'Italia (dietro indicazioni soprattutto delle Sezioni A.N.A.I., ma non solo) per realizzare interviste ad ex autieri, dagli ormai centenari della Prima Guerra Mondiale, a quelli ventenni delle più recenti spedizioni.

Per la sommatoria di tutte queste iniziative, la lunghezza dell'opera veniva a quadruplicarsi; le iniziali duecento cartelle (peraltro rielaborate) divenivano ottocento e anche più. L'iniziale idea di un unico volume diveniva così non più praticabile, e si giungeva alla determinazione di suddividere l'intera storia in tre distinti volumi.

Da quanto esposto, si intuisce quali e quante persone meriterebbero, in questa pagina, un «grazie»: tutti coloro che hanno inviato le loro testimonianze nel 1949; quelli che lo hanno fatto negli anni Settanta; i vari ufficiali che hanno lavorato prima di noi alla realizzazione di quest'opera; gli ex autieri da noi intervistati, e tutti coloro che ci hanno ad essi indirizzati. Per l'A.N.A.I., sintetizziamo il nostro grazie in quello che rivolgiamo al Presidente, generale Giuseppe Casa, per la sua ampia e continua disponibilità, e al generale Verzolini per la sua assidua e preziosa consulenza di studioso e di storico.

INTRODUZIONE

Il paragone più calzante, l'immagine maggiormente esemplificativa che balza alla mente per rappresentare ciò che quest'opera si appresta a raccontare, è il cammino di un fiume. Il contrasto tra una realtà che fa della natura la base del suo essere (un fiume) e un organismo che pone la tecnologia a fondamento del suo operare (qual è il Corpo Automobilistico dell'Esercito) è solo apparente.

Il tentativo di seguire e raccontare il cammino di entrambi passa attraverso le stesse fasi e genera, in chi vi si cimenta, le stesse sensazioni e nella medesima sequenza. Proviamo a seguire il cammino di un corso d'acqua. Ancor prima della sua sorgente si svolge una recondita fase di preparazione, costituita da un flusso di rivoli sotterranei che si aprono la strada tra i cunicoli di una montagna, acqua che corre e che fiume non è, ma che potrà divenirlo.

A un certo punto, ecco la luce: è la sorgente. Una piccola polla limpida che comincia a scorrere, rapidamente si ingrossa, si fa torrente di montagna, attraversa gole, precipita, aggira ostacoli, giunge in pianura e s'acquieta. Qui l'attività dell'uomo comincia la sua azione rapinatrice.

Dal corso principale viene derivato un canale su una sponda, e subito un secondo sull'altra sponda, ed altri ancora. Tutti insieme impoveriscono il fiume che torna ruscello, si dirigono attraverso la pianura, si suddividono in canali minori, e questi in altri ancora più piccoli, fino a un frazionamento totale, una polverizzazione di rigagnoli che portano la vita dovunque arrivano, alla roggia di irrigazione di un campo, al rubinetto di un'abitazione, alla fontana di una piazza. Colui che avesse tentato di seguirne il corso, si sarebbe smarrito da tempo, nella vana impresa di tener dietro a tutte le diramazioni, e si sarebbe arreso di fronte all'impossibile.

Cerchiamo allora di seguire lo stesso metodo esplorativo e descrittivo. Il viaggio che nel caso del fiume aveva lo spazio come parametro principale, nel racconto della Storia del Corpo Automobilistico lo avrà nel tempo.

Anche in questa troveremo un lungo cammino antecedente la sua nascita, quando esso ancora non era, ma gli elementi che avrebbero portato alla sua costituzione erano già in formazione.

Poi, la sorgente, collocabile nel momento in cui il primo veicolo viene a far parte dell'organismo dell'Esercito. La piccola polla aumenta di volume, giungono altri veicoli; ecco formarsi la prima unità automobilistica, che si amplia, diviene più complessa, si fa fiume, ma ancora si può discernere il cammino unitario. Poi, i primi canali di derivazione: le unità si moltiplicano e, nello stesso tempo, si suddividono in dieci, cento, mille unità minori, ognuna con una storia, diversa dalle altre unità dello stesso livello, fino a giungere all'unità più elementare, costituita da un binomio: il singolo soldato automobilista, e l'automezzo del quale egli regge il volante.

Si vedrà come anche questa singola cellula avrà una sua storia autonoma, tale da fornire essa stessa, da sola, materiale sufficiente per la stesura di un piccolo volume. È, in effetti, quello che non pochi autieri hanno fatto. Spinti dal desiderio di trasmettere ad altri le proprie esperienze, e di far sì che alla propria scomparsa non andasse perduta la memoria di quanto da essi vissuto, hanno affidato a fogli di carta dattiloscritti il compito di parlare per essi. Sono a volte pagine di ingenua ambizione letteraria, spesso in lite con la sintassi, ma forse proprio per questo più genuine e veritiere. Molto spesso, sono proprio queste pagine – anche se non si potrà mai conferire loro il valore di dogma per l'angolo di visuale troppo limitato dal quale gli avvenimenti sono osservati – ad offrire conferme o precisazioni ai testi ufficiali.

Lo stesso si potrà dire delle immagini fotografiche.

Seppure sia ricca la documentazione di immagini relativa anche ad episodi lontani quale la guerra di Libia, o la Prima Guerra Mondiale, si impone una doverosa puntualizzazione: a quei tempi, non erano in molti a possedere un apparecchio fotografico; perciò, la maggior parte delle fotografie oggi esistenti sono «di regime», spesso realizzate ad arte e selezionate per i fini di propaganda che le autorità dell'epoca si ripromettevano. Oppure si tratta di materiale proveniente da «corrispondenti» di guerra dei vari giornali: di esso non si potrà negare l'autenticità, ma occorrerà ugualmente attribuirgli un limite, costituito dalla ricerca dell'effetto sul lettore (il giornalista non cercherà immagini comuni, ma solo quelle più traumatiche). Le foto più genuine, pertanto, andranno ricercate presso le ridotte e rarissime raccolte dei privati, tra le quali una delle più ricche è probabilmente quella di un ex soldato automobilista: l'oggi centenario Sandro Cerri, di Piacenza. Questi non solo possedeva uno dei rarissimi apparecchi fotografici allora esistenti ma, avendo fatto l'autista dall'inizio alla fine del primo conflitto mondiale, potè spaziare su tutto il fronte, realizzando le centinaia di immagini che oggi costituiscono la sua collezione e delle quali vedremo alcuni esempi nel primo volume di quest'opera.

Da quanto precede, si può intuire quale sia stata una delle maggiori difficoltà incontrate nella stesura di questo volume:

quella di tener dietro, una volta incanalato il racconto lungo il corso principale di questo fiume allegorico, a tutte le diramazioni sempre più minute, e nello stesso tempo mantenere l'unitarietà dell'esposizione.

Rifacciamoci ad un esempio concreto, quale potrebbe essere la narrazione dell'attività del Corpo nel corso di un conflitto. Essa si esplicherà inizialmente attraverso ordini, disposizioni, iniziative degli organi centrali: siamo lungo il corso principale del fiume, non è perciò impresa ardua seguire il tracciato. Ma ecco che il conflitto si divide su vari fronti, e l'esposizione dei fatti sarà costretta a ripartirsi anch'essa, nella stessa misura, per seguire i vari filoni.

Su ogni fronte, a questo punto, opereranno diverse unità automobilistiche al più alto livello (per esempio, gli autoraggruppamenti), ognuna al seguito di una grande unità complessa; il racconto dovrà frazionarsi di conseguenza, e sempre più improba si presenterà la fatica di tenere unite le fila.

Ogni autoraggruppamento si articolerà a sua volta in autogruppi, ognuno dei quali sarà posto al servizio di una grande unità elementare.

In seno all'autogruppo, i vari reparti seguiranno strade separate, e lo stesso avverrà per ogni autosezione del singolo autoreparto.

Si arriverà, alla fine, a migliaia di quelle famose singole cellule, agli infiniti piccoli autieri solitari con il loro automezzo: destinati a costruire ognuno la sua pagina di storia, fatta di fatica, di dolore, di paura, spesso bruscamente interrotta dalla morte, ma che nessuno scriverà né leggerà mai.

E così ogni unità autonoma, autodrappello, autosezione, autoreparto divisionale, e via dicendo traccerà il proprio cammino, svincolato e indipendente dal cammino delle altre unità automobilistiche.

Solo in occasione di grandi episodi, quelli che possono segnare i momenti decisivi di una guerra, il cammino delle singole unità s'incanalerà lungo l'alveo dello stesso fiume; sono i momenti nei quali tutti gli automezzi correranno insieme verso la stessa direzione: questo avverrà nel corso della Prima Guerra Mondiale, in occasione della ritirata di Caporetto o nella vittoriosa avanzata di Vittorio Veneto. Si ripeterà, l'avvenimento, nel Secondo Conflitto Mondiale, durante la tragica ritirata di Russia.

Il lettore comprenderà, a questo punto, come sia impossibile trovare, in quest'opera, l'intera storia di tutte le unità automobilistiche impegnate in ogni episodio storico.

L'esposizione delle vicende seguirà il corso principale di questo immaginario fiume; spesso se ne staccherà, per seguire fin dove sarà possibile il percorso di una derivazione, cioè di una singola unità; si spingerà talvolta fino alle unità minori, e anche fino al singolo autiere, per poi tornare necessariamente sul filone principale.

La storia dei singoli reparti, grandi o piccoli, dei quali verranno raccontate le vicende attraverso degli «excursus», vuol solo essere rappresentativa di altre analoghe unità impegnate nello stesso periodo sullo stesso fronte, ma che non per questo saranno state coinvolte negli stessi episodi; sarà anzi vero il contrario: le loro vicende saranno state totalmente diverse, ma saranno, ahime! materiale di quelle pagine che non verranno mai scritte.

Scopo dell'opera

Va opportunamente premesso che ciò che si è cercato di evitare, in questo lavoro, è di realizzare il classico volume per «gli addetti ai lavori», vale a dire l'opera tecnicamente perfetta, redatta secondo i più rigidi schemi e canoni dei manuali militari, molto preziosa per la consultazione, ma destinata a fare «spessore» sugli scaffali di una libreria.

Al contrario si è cercato (forse con risultati non del tutto apprezzabili) di realizzare un'opera che, pur rimanendo saldamente ancorata alla ricerca della più assoluta verità storica, si... lasciasse anche leggere; un libro cioè di facile approccio, anche senza il consulto di un esperto.

Saranno infatti pressoché assenti, a piè di pagina, le annotazioni e i riferimenti ai volumi ufficiali, i passi che è stato necessario parafrasare vengono citati e riferiti una sola volta, in bibliografia. Come pure si è evitato il ricorso agli «allegati» proprio con l'intento di creare un «libro» e non un «trattato».

Non mancheranno, nel corso dell'esposizione storica di una vicenda, alcuni passi di articoli di giornali o riviste, oppure brani di quelle memorie cui si è poc'anzi accennato. Essi non avranno tanto la funzione di stabilire una verità storica, quanto quella, duplice e sostanziale, di spezzare la monotonia del racconto principale, e di ricreare in esso anche il clima, le sensazioni, le emozioni della vicenda stessa.

Si è cercato anche di evitare, nei limiti del possibile, il proposito agiografico: se sono stati posti in risalto episodi di valore, e i meriti del Corpo o di alcuni suoi singoli componenti, non sono stati taciuti neppure, dove le testimonianze lo hanno consentito, i limiti o le manchevolezze.

L'opera si propone anche di riprendere e continuare l'unica fino ad oggi esistente sul tema, cioè la «Storia della Motorizzazione Militare Italiana» di Angelo Pugnani la quale, pur edita nel 1951, si arresta alla vigilia della Guerra d'Africa del 1935-36.

Il taglio conferito a questo nuovo lavoro si diversifica rispetto a quello del citato volume del Pugnani, proprio per gli scopi in parte diversi che esso si prefigge, e per il più ampio ventaglio di pubblico cui esso intende indirizzarsi.

Articolazione e criteri di stesura dell'opera

Trattandosi ora di raccontare vicende comprese in un arco storico di ampiezza tripla rispetto a quello del volume del Pugnani, si è ritenuto opportuno suddividere l'opera in tre volumi.

Volume I: Dalle origini al 1939

Nel primo capitolo (che può essere considerato una «premessa» all'intera collana) effettueremo un viaggio, attraverso la preistoria prima, e la storia poi, alla scoperta di tutto ciò che c'è stato nei trascorsi dell'umanità, in fatto di trasporti, quando ancora l'automobilismo non c'era. Con il secondo capitolo si entrerà invece nel vivo dell'argomento. In pratica, dal punto di vista ordinativo, l'intero periodo verrà suddiviso in due grandi sottoperiodi, approssimativamente identificabili nel «prima» e «dopo» la Prima Guerra Mondiale. Altrettanti capitoli a sè costituiranno i quattro conflitti che il Paese ha sostenuto in questo arco di tempo: la guerra di Libia del 1911-12, la Prima Guerra Mondiale, la guerra italoetiopica del 1935-36, la guerra civile di Spagna del 1936-39.

Volume II: Seconda Guerra Mondiale

Un arco di tempo tanto breve quanto denso di avvenimenti, sì da richiedere per sé un intero volume. I vari capitoli narreranno le vicende sui diversi fronti ove il conflitto si è dipanato: il breve (in termini di tempo) fronte occidentale, quello dell'Africa Orientale, dell'Africa Settentrionale, dei Balcani, di Russia. Singoli capitoli a sé costituiranno le vicende legate all'8 settembre e alla Guerra di Liberazione.

Volume III: Dal 1945 ai giorni nostri

Sarà il volume certamente più eterogeneo. Esploreremo gli sviluppi del Corpo dal punto di vista ordinativo nell'arco di circa 50 anni; dedicheremo appositi capitoli agli interventi in occasione di pubbliche calamità (Polesine, Vajont, alluvione di Firenze, terremoti del Friuli e dell'Irpinia, ecc.), in missioni internazionali (Libano, Albania, Somalia, Kurdistan, Mozambico, ecc.). Parleremo di tutto ciò che costituisce contorno alla Storia del Corpo Automobilistico ma ne fa, allo stesso tempo, parte integrante (l'A.N.A.I., il Santo Patrono, il Museo Storico, ecc.).

Non sarà trascurato, ovviamente, quello che, insieme all'elemento umano, è il protagonista principe dell'intera storia: l'automezzo; ogni volume perciò presenterà e descriverà, in apposita appendice, i veicoli in uso presso l'Esercito nel periodo preso in esame.

La tecnica adottata, nel raccontare ogni singolo episodio o periodo storico, richiama in un certo senso quella cinematografica e sotto questo punto di vista ogni capitolo può suddividersi in tre fasi. Si avrà, pertanto, il cosiddetto «campo lungo»: un «inquadramento storico» che ci consentirà di esplorare ciò che avveniva, nel mondo e nel Paese, nel periodo esaminato; oppure ci fornirà una sintesi dell'intero conflitto raccontato (cause, sviluppo, conclusione). Nella seconda fase (il corpo del capitolo) l'occhio della telecamera si restringerà, il campo visivo si farà più limitato, e si racconterà quale è stata l'attività del Corpo Automobilistico in quello stesso periodo o episodio storico.

Nella terza fase, in quella parte del capitolo cui è stato conferito il sottotitolo «Ascoltando chi c'era», l'occhio della telecamera opererà il massimo avvicinamento dell'immagine; si avranno così delle «zoomate», dei primissimi piani dove si perderà, è vero, la visione dell'insieme, ma tutti i particolari appariranno nitidissimi. Sono, queste, le testimonianze di alcuni protagonisti delle vicende narrate nello stesso capitolo. Queste testimonianze rispondono tutte a un requisito fondamentale: devono essere fornite esclusivamente da personaggi «vivi» oggi; si tratta perciò di racconti diretti, di interviste dal vivo, e non di memorie scritte.

Si comprenderà quanto esse siano più rare e preziose quanto più lontano è l'avvenimento preso in esame: i superstiti della guerra di Libia hanno oggi dai 103 ai 104 anni, quelli della Prima Guerra Mondiale dai 95 ai 100, quelli della Guerra d'Africa oltre 80.

Il valore storico di queste testimonianze, è giusto e opportuno precisarlo, è relativo; in parte, per l'enorme distanza di tempo che ci separa dagli avvenimenti, ma soprattutto per una vera e propria questione tecnica: l'angolo di visuale ridotto dal quale il testimone osserva le vicende; in pratica egli racconterà ciò che vede dal suo posto di guida e fin dove arriva il suo sguardo; vedrà poco, per forza di cose, ma quel poco lo vedrà bene.

Il valore di queste testimonianze sarà perciò più sentimentale che storico; esse serviranno per far penetrare il lettore nel clima degli avvenimenti, fargli respirare la stessa atmosfera; egli non dovrà far altro, con un piccolo sforzo di fantasia, che sedersi a fianco del conduttore, in silenzio, e percorrere, assieme a lui, la stessa strada.

CAPITOLO 1

I TRASPORTI MILITARI ATTRAVERSO LA STORIA

Come avviene per ogni organismo vivente, anche il Corpo Automobilistico dell'Esercito, di cui quest'opera si appresta a narrare origini e vita, ha avuto la sua naturale fase di gestazione. Lunghissima, dal momento che la sua prima scintilla può essere ricondotta all'invenzione della ruota, un evento ritenuto momento cardine nello sviluppo della civiltà, ma anch'esso preceduto da una lunga fase di preparazione: prima una slitta, poi una serie di tronchi rotolanti...

I primi veicoli

Non si conosce l'epoca esatta dell'apparizione della ruota, e neppure dove ciò sia avvenuto. È opinione corrente, tuttavia, che il suo primo impiego sia opera di popoli indoeuropei, attorno al 4000 a.C., sulle steppe euroasiatiche, le più idonee, per le loro caratteristiche e il loro profilo altimetrico, a grandi spostamenti su carri.

Come sarebbe poi avvenuto fino ai giorni nostri per molte scoperte realizzate nel campo civile, anche la ruota trovò presto la sua applicazione in ambito militare.

I più antichi carri militari di cui si conservano tracce (ma questo non esclude una loro esistenza anteriore) sono quelli dei Sumeri, risalenti al 3º millennio a.C.

Con diverse varianti, il carro faceva la sua apparizione anche presso gli Ittiti, gli Egizi, i Persiani, come pure in Mesopotamia, in India, in Cina, in Grecia (chi non ricorda i carri di Greci e Troiani, nei poemi omerici, con un equipaggio costituito da un auriga e un guerriero, e due cavalli a fornire forza motrice?).

Scendendo all'inizio del primo millennio a.C., sappiamo che presso gli Assiri vennero poste su ruote anche le macchine da guerra, tanto da rendere necessaria la costituzione di un apposito arsenale, alla cui conduzione venne preposto lo stesso primo ministro.

I carri da battaglia, lontani antesignani dei moderni mezzi da combattimento, scomparvero però già ai primordi dell'Impero Romano, rimanendo circoscritto il loro uso al campo delle competizioni in ippodromo. Non altrettanto avveniva, invece, per i carri da trasporto, remoti precursori degli attuali autocarri. Anche nel Medio Evo rimase in vigore il loro impiego con funzioni logistiche, per il trasporto di armi e vettovaglie.

Con l'avvento delle armi da fuoco, l'impiego dei carri si fece sempre più diffuso: le artiglierie, ad esempio, venivano caricate su carri speciali, per essere scaricate poi su apposite piattaforme. Sempre su carri, spesso di proprietà di civili, venivano trasportate le munizioni.

I primi ordinamenti, in Europa, inerenti l'assegnazione e la disciplina di marcia dei carri, si fanno risalire a Gustavo Adolfo di Svezia, ai primi anni del XVII secolo. Ancor più precisa e dettagliata, la normativa in materia promulgata, sul finire dello stesso secolo, in Francia, da François Michel Le Tellier, ministro della guerra di Luigi XIV.

Notevole impulso ai trasporti militari venne dato da Napoleone: le sue truppe avevano al seguito carri con viveri e munizioni, cui era preposto un «Servizio Tappe».

Il Treno di Artiglieria

Per rendere più mobile l'artiglieria, lo stesso Napoleone istituì il «Treno di Artiglieria», dove per «treno» si intendeva il flusso continuo di armi e munizioni destinati all'esercito di campagna (si noti l'etimologia da «traino»). Fu allora che anche il servizio trasporti, in precedenza affidato a civili, venne militarizzato.

Il «Treno di Artiglieria», tuttavia, ha origini ancora più remote, risalendo ai primi anni del XVIII secolo, nell'esercito piemontese, dove era stato istituito da Vittorio Amedeo II. Presto soppresso, venne sostituito con un «Treno di Provianda» (dal tedesco «proviant» = vettovaglie).

Nell'esercito piemontese il servizio trasporti fu oggetto di viva attenzione. I regolamenti in vigore fino al 1796 indicavano già il numero dei carri assegnati alle unità di fanteria e cavalleria «in occasione di marcia»: 27 carri per ogni reggimento di fanteria, 9 per quelli di cavalleria, equamente ripartiti tra le varie compagnie.

Nel 1815 troviamo un nuovo nucleo trasporti, dal nome di «Treno provvisionale di Artiglieria sul piede di guerra» che, dopo varie modifiche all'organico, nel 1817 divenne «Compagnia del Regio Treno». Nel 1832 si tornò al «Treno di Provianda», con un organico di 135 uomini. L'uniforme dei militari era quella prescritta per la cavalleria, con mostrine azzurre filettate di rosso.

Continuamente incrementato con regi decreti successivi, l'organico del Treno di Provianda venne portato nel 1849 a 40 ufficiali, 1530 militari di truppa, 2234 cavalli. Per i carri, era invece prevista la requisizione.

Giunti a questa data però, la parola treno aveva già assunto il significato oggi noto in quanto, nel campo dei trasporti, era accaduto un fatto rivoluzionario: l'avvento della ferrovia. Ne riparleremo fra breve, dopo aver dedicato alcuni cenni a quella che, assieme all'elemento uomo e all'elemento mezzo, costituisce la triade dei pilastri su cui si basa l'attività dei trasporti, vale a dire la strada.

La strada

Il binomio strada/mezzo è inscindibile, essendo l'una condizionata dall'altro: quanto più veloci e numerosi diventano i veicoli, tanto più larga e sicura dovrà essere l'arteria di scorrimento.

Se si escludono alcune «vie sacre» note fin dall'antichità, le prime strade intese in senso moderno nacquero, per esigenze militari, dalla necessità di trasferire in poco tempo consistenti masse di uomini e materiali su grandi distanze. Lungo il loro percorso si intervallavano sovente stazioni di posta, o serie di fortificazioni, o magazzini militari.

Insieme alla tecnica di costruzione delle strade si evolveva quella dei ponti, che della rete viaria rappresentano l'espressione più spettacolare. L'idea del primo ponte scaturì dall'osservazione e dallo sfruttamento di un banale evento naturale, un albero caduto di traverso su un ruscello, per poi svilupparsi in realizzazioni sempre più ardite, con l'introduzione di piloni di sostegno per aumentare la gittata, o la strutturazione ad arcate per esaltarne la stabilità.

I primi archi vennero costruiti intorno al 3600 a.C. dai Sumeri, mentre le tracce più antiche che ci sono state conservate risalgono all'850 a.C., e sono presso Smirne, in Turchia. Imponenti, a giudicare dai resti, i piloni del ponte fatto costruire sull'Eufrate dal re babilonese Nabucodonosor, nel 650 a.C.

Presso l'impero assiro, e presso gli Ittiti, le strade erano in terra battuta, e ogni 10 chilometri si avvicendavano guarnigioni di protezione. Nell'attraversamento di deserti, a intervalli regolari venivano disposti fortini e rifornimenti idrici, alimentati da canalizzazioni sotterranee.

Questo fa ritenere plausibile l'odierna tesi secondo la quale le oasi siano il risultato di queste antiche canalizzazioni.

Nell'Impero Persiano la via più notevole era la Via Regia, che in 2700 chilometri conduceva da Susa (sul Golfo Persico) a Sardi (sul Mediterraneo). Voluta e creata da Dario il Grande, essa era utilizzata soprattutto dai corrieri reali, la cui efficienza e rapidità è rimasta quasi leggenda. Il servizio era organizzato a «staffetta»; ogni corriere percorreva una tappa, pari a un giorno di viaggio, al termine della quale, pres-

so una stazione, consegnava la posta al corriere successivo il quale, senza soluzione di continuità, e sempre in un giorno, percorreva la sua tappa. Di stazione in stazione, con una percorrenza giornaliera media di 150 km, in soli 20 giorni (eccezionale, dati i tempi e le strade di allora), una lettera giungeva da Susa a Sardi e viceversa.

Anche la Grande Muraglia Cinese è inserita in un sistema di strade strategiche. Iniziata nel VI secolo a.C. come difesa dalle aggressioni degli Unni (proprio gli stessi ben noti invasori del nostro Paese!), venne completata nell'arco di ben 22 secoli.

Le strade romane sono da giudicare perfette sia dal punto di vista normativo (essendo il transito su di esse regolato perfino da codici), che funzionale, per l'indeformabilità della superficie e la rettilineità del tracciato.

L'andamento rettilineo veniva infatti mantenuto, per quanto possibile, anche in zone collinari, dove perciò la pendenza poteva raggiungere valori notevoli, fino al 20%. I singoli tratti rettilinei venivano poi raccordati ad angolo retto senza interposizione di alcuna curva.

La tecnica di costruzione era molto complessa e si adeguava alla topografia e alla geologia del terreno attraversato. La pavimentazione era in ghiaia o in lastricato, a seconda dell'usura prevedibile. Accorgimenti particolari venivano adottati in montagna, contro il pericolo di scivolamento, mentre il drenaggio veniva assicurato dalla sopraelevazione e dalla conformazione a schiena d'asino.

Certe opere di ingegneria appaiono sbalorditive, se rapportate ai mezzi dell'epoca, tutti esclusivamente manuali: tagli di montagne, riempitura di avvallamenti, costruzione di gallerie. Tra le più ardite opere stradali ricordiamo: il «taglio della Montagna Spaccata» presso i Campi Flegrei, il «taglio di Donnaz» presso Aosta, la «Grotta Vecchia» di Posillipo, la «Gola del Furlo» in provincia di Pesaro.

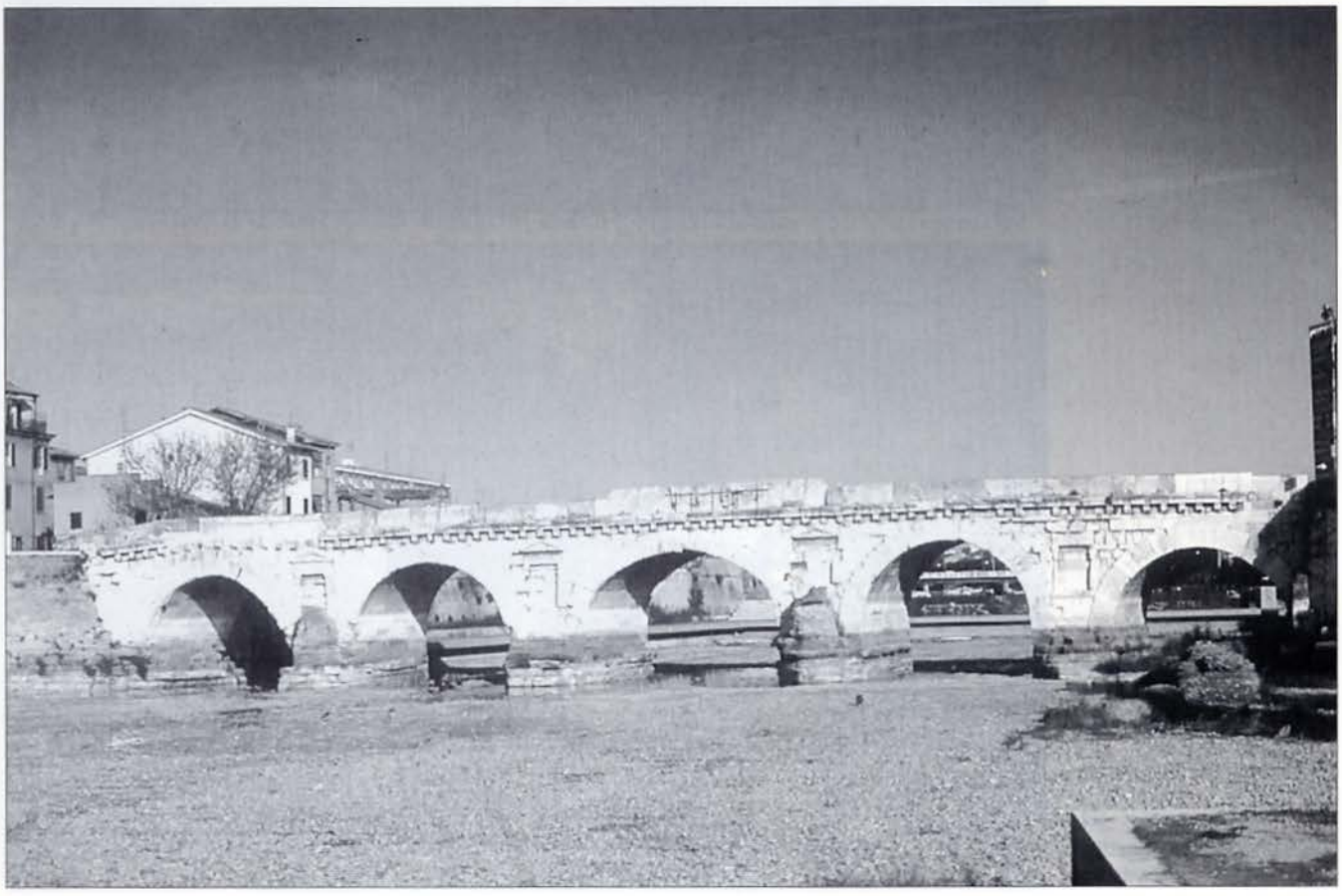
Veri e propri prodigi di ingegneria sono considerati i ponti realizzati dagli antichi Romani; per ricordarne alcuni: Ponte Milvio e Ponte Fabricio a Roma, Ponte Leproso e Ponte degli Aurunci in Campania, Ponte di Tiberio a Rimini, Ponte di Augusto sulla Nera, Ponti di Merida e di Alcantara in Spagna, viadotto-acquedotto di Nimes, in Francia.

La rete delle sole vie principali raggiunse gli 80 mila chilometri, cui si devono aggiungere altri 200 mila di strade secondarie di raccordo. Se la Salaria è la più antica, l'Appia meritò il titolo di Regina Viarum. Vanno ricorda-

Alcune arcate del Ponte degli Aurunci, in Campania (foto V. Capodarca).

Scorcio di un tratto ancora ben conservato della Via Appia, «Regina Viarum», presso Sessa Aurunca (foto V. Capodarca).

Ponte di Tiberio, ancora saldamente in piedi, a Rimini (foto V. Capodarca).



Tra le opere di ingegneria viaria, la galleria del Furlo (PS) si segnala per aver influenzato anche la toponomastica locale. Furlo è infatti anche il nome dato alla gola, incisa dalle acque del Candigliano, affluente del Metauro, e del paesino ad essa attiguo. Il nome deriva da «forulum» (piccolo foro), cioè alla breve galleria fatta scavare da Vespasiano per consentire alla via Flaminia di superare l'impervia gola (foto V. Capodarca).

Resti del monumentale Ponte di Augusto, sulla Nera, presso Narni. Dopo aver sfidato, indenne, due millenni di storia, è stato distrutto dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale (foto V. Capodarca).

te, inoltre, le vie: Latina, Domiziana, Flaminia, Emilia, Casilina, Cassia, Aurelia, Prenestina, Nomentana, Tuscolana.

La complessa organizzazione viaria romana si degradò ignobilmente nel Medio Evo, dopo le invasioni barbariche. Una certa ripresa si ebbe con il ritorno dei traffici, nel XII secolo.

Dal XVII secolo, l'introduzione delle carrozze pose il problema non solo della manutenzione delle strade, ma anche della loro solidità in rapporto al traffico. A tale scopo, in Francia vennero costituiti nel 1716 i «Corps des ponts et des chaussées», seguiti nel 1747 dall'«École des ponts et des chaussées».

Significativi progressi tecnici si devono al francese Tresaguet e all'inglese Telford, che riconobbero la necessità di fornire la sovrastruttura stradale di un'adeguata fondazione sulla quale stendere la massicciata.

L'ingegnere scozzese J.L. Mac Adam sostenne invece un tipo di strada senza fondazione, con massicciata costituita da un unico strato di pietrisco destinato a cementarsi, per effetto del passaggio dei veicoli, in una struttura monolitica (strada a macadam).

In seguito, i vari sistemi costruttivi vennero riveduti e modificati fino ad arrivare ai tipi di sovrastruttura attualmente in uso.

Il «Corpo del Treno»

Chiusa la parentesi dedicata alla strada, riprendiamo il discorso dei mezzi di trasporto.

Quando, intorno al 1850, si cominciò a parlare del possibile impiego della ferrovia in operazioni militari, in sostituzione della trazione animale, la rete ferroviaria europea si estendeva già per 23.504 km.

In Italia la prima ferrovia, Napoli-Portici, lunga 18 km, fu inaugurata nel 1839 e, allo scoppio della Prima Guerra d'Indipendenza, il territorio italiano poteva contare su 1758 km di strada ferrata.

Nel campo dei trasporti militari, la ferrovia trovò impiego immediato. Essa consentiva una rapida radunata delle truppe e assicurava rifornimenti tempestivi in quantitativi considerevoli e con alto grado di affidabilità, essendo gestita dallo Stato, o da società civili strettamente controllate.

Unico inconveniente, grave, era rappresentato dal fatto che essa, non portando uomini e materiali a diretta destinazione, doveva essere integrata da carri da traino.

La nuova organizzazione, se aveva accelerato il flusso delle truppe e dei materiali, aveva complicato le procedure che richiedevano una preparazione capillare dei piani di mobilitazione e di movimento e la difesa delle zone destinate al passaggio dei carichi dai vagoni ai carri.

Erano, queste zone, obiettivi altamente remunerativi per il nemico; essendo inoltre situate in territori pianeggianti, erano molto vulnerabili e abbisognevoli di forze consistenti per la loro difesa.

Il 23 luglio 1856 veniva emanato un nuovo ordinamento che dava fisionomia stabile al «Treno di Provianda», articolandolo in uno stato maggiore e in 4 compagnie. Sorgeva così il «Corpo del Treno», le cui compagnie aumentarono, fino ad assumere, nel 1861, la consistenza di 3 reggimenti.

L'Annuario Militare del 1866, rappresentava la situazione alla data del 1º gennaio dello stesso anno. Giova ricordare che, nel frattempo, era stata realizzata l'unità nazionale, anche se larghe parti del territorio dovevano ancora ricongiungersi (il Veneto si sarebbe ricongiunto nello stesso anno, con la Terza Guerra d'Indipendenza, mentre Roma avrebbe atteso quattro anni ancora).

Infatti troviamo i 3 «Reggimenti di Treno d'Armata» dislocati rispettivamente: il 1º a Torino, il 2º a Senigallia, il 3º a Portici. Comandante di quest'ultimo era il colonnello Ferdinando Aribaldi Chilini, pluridecorato per i combattimenti di Governolo del 18 luglio 1848 e quale comandante di uno dei due squadroni dei «Cavalleggeri di Monferrato» che effettuarono la famosa carica durante la battaglia di Montebello, il 22 maggio 1859.

I soldati del Corpo del Treno indossavano una giubba (detta «tunica»») di panno turchino con goletta e mostrine turchine ornate di pistagna rossa. I pantaloni erano grigi con doppia banda laterale turchina per la truppa, rossa per gli ufficiali.

Il kepy azzurro era ornato da un piccolo pennacchio di penne nere e rosse per gli ufficiali, e di crini neri e rossi per la truppa.

Soldati e ufficiali provenivano dalla Cavalleria, arma di cui manteneva-

CAPITOLO 1

no le tradizioni di forma, di distinzione e di consapevole disciplina.

L'uniforme dei militari del Corpo del Treno rimarrà la medesima anche per quelli del Corpo Automobilistico italiano dal 1911 al 1915 (il Corpo Automobilistico, come vedremo, si sostituirà gradatamente al Treno di Artiglieria). Questo originario legame dell'uniforme allaccia le tradizioni degli automobilisti a quelli del treno, con compiti immutati.

Gli uomini del Corpo del Treno possono essere a diritto ritenuti capostipiti degli odierni autieri, come i carri dell'epoca possono essere, per analogia, gli antesignani degli automezzi di oggi. Un particolare, certamente, accomuna l'autiere all'antico «carrettiere»: quello di non apparire mai in primo piano. Distratti dai bagliori e dai furori delle grandi battaglie, illustri penne e celebrati pennelli hanno portato quasi sempre alla ribalta il coraggio e l'eroismo di chi si scagliava all'assalto; quasi mai, o rarissime volte, hanno notato la figura dell'umile carrettiere che, esposto alle stesse pallottole nemiche e allo scoppio delle granate, stava appena un passo indietro, a porgere al combattente la pallottola per vincere, il pane per vivere, la benda per non morire: come purtroppo sarebbe avvenuto tante volte, per il modesto autiere.

Dalla ferrovia su rotaia al treno stradale

L'importanza della manovra era stata già dimostrata dalle strepitose vittorie di Napoleone.

Nel 1871 il grande stratega tedesco gen. Helmut Von Moltke, dopo i successi conseguiti nella campagna di Francia, sosteneva:

«I movimenti devono essere eseguiti in modo così celere da cagionare uguali inquietudini sopra tutti i punti della fronte dell'armata nemica, per costringerla a prendere precauzioni su tutta la linea e quindi indebolirla in vari punti».

Questi concetti erano stati rapidamente acquisiti e pertanto, sin dai primi anni l'Esercito Italiano aveva avvertito la necessità di adeguare i trasporti alle moderne teorie operative. La ferrovia, pur se di capacità adeguata all'aumentato numero di uomini e peso delle artiglierie, mancava di flessibilità, non potendo essa variare l'itinerario in relazione al supporto da fornire. La trazione animale, per contro, non consentiva movimenti celeri e limitava la portata utile. Fu quindi naturale rivolgersi all'autolocomozione stradale che stava mostrando i primi progressi tecnici.

Le tappe

Ripercorriamo tutte le tappe – fatte di proposte, progetti, studi, esperimenti, seguiti o meno da successo – che segnarono il cammino dal trasporto per ferrovia a quello stradale.

L'avvento della ferrovia aveva dunque risolto una gran quantità di problemi connessi ai trasporti militari, ma questi si riproponevano tutti, ingigantiti, là dove essa si fermava. Dall'ultima stazione utile alle località di operazione, correvano a volte centinaia di chilometri, rigati tutt'al più da dirupate mulattiere. Passare perciò dalla portata e celerità del trasporto per via ferrata a quello a traino animale (per i materiali) o a piedi (per le truppe), rappresentava una frenata inaccettabile in operazioni come quelle militari dove la rapidità di esecuzione fa premio, e nelle quali chi arriva primo quasi sempre vince la partita.

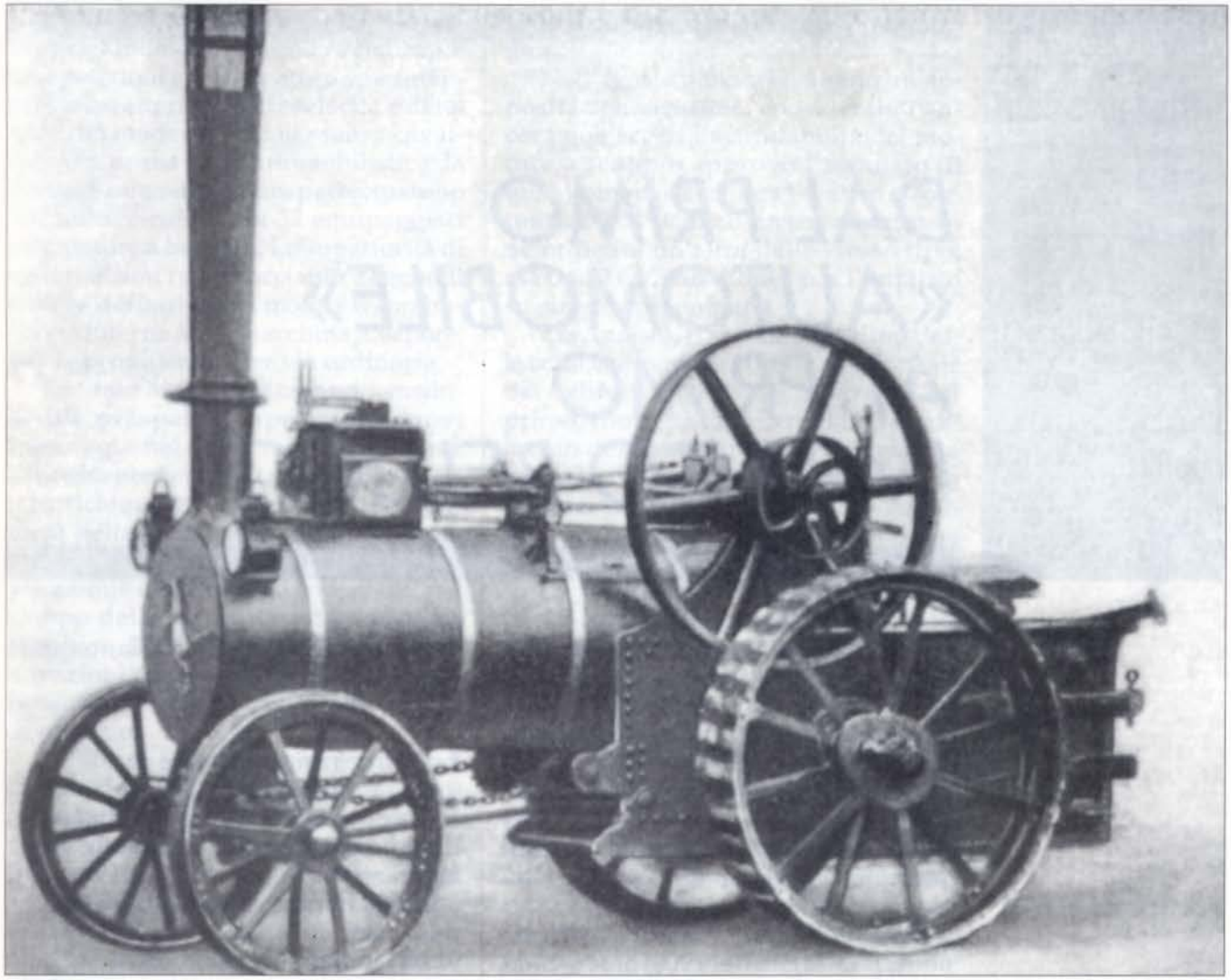
Il problema era dunque: come raggiungere le stesse prestazioni della ferrovia anche al di là del momento e del luogo in cui questa si fermava?

Ecco la prima proposta: portare il treno su strada; dotarsi cioè di locomotive, con relativi vagoni, in grado di muovere anche in assenza di binari.

Il primo a intuire questa soluzione fu il generale del genio militare Virginio Bordino, che nel 1859 brevettò una «locomotiva e treno stradale». A quel tempo però nessuna industria nazionale avrebbe dato avvio alla produzione di questo genere di veicolo. Lo stesso Bordino aveva in precedenza brevettato una vettura a vapore «landeau».

Lungo il filone di questo progetto, il Ministero della Guerra, tra il 1873 e il 1883, acquistò dall'industria inglese alcune locomotive stradali di tipo Aveling & Porter e di tipo Flower, di potenza variabile tra i 16 e i 50 HP. Poco dopo, un esemplare venne acquistato anche presso la ditta Allemano, di Torino.

Esse, per analogia con le locomotive ferroviarie, vennero assegnate alla Brigata Ferrovieri del genio e furono impiegate per il trasporto di carichi eccezionali, quali le artiglierie di medio



Locomotiva stradale italiana costruita dalla ditta Allemano di Torino, su progetto dell'ing. Enrico, per il municipio di Torino ed acquistata poi dal Ministero della guerra per la brigata ferrovieri del genio (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana di A. Pugnani).

e grosso calibro; l'armamento delle opere di sbarramento del Moncenisio e delle batterie da costa per la difesa di La Spezia; il trasporto di un cannone sperimentale da 320 mm e del peso di 37 tonnellate dall'arsenale di artiglieria di Torino al campo di San Maurizio; l'armamento ferroviario della Torino-Ciriè-Lanzo. Significativo, proprio perché indicativo delle difficoltà connesse all'impiego di queste locomotive stradali, il trasporto del monumento equestre a Ferdinando di Savoia, duca di Genova, da Firenze a Torino. Due locomotive, con un equipaggio composto da 3 ufficiali, 3 sottufficiali e 30 militari di truppa, partite il 12 aprile del 1877 da Torino, giunsero a Firenze, caricarono il monumento, e rientrarono il 18 maggio successivo a Torino, dove i protagonisti dell'impresa ricevettero il plauso del municipio per la lunga e difficile operazione.

Le locomotive stradali non fornirono, come si può arguire, prestazioni esaltanti; infatti erano dotate di generatori di vapore a bassissimo rendimento, e gran parte della capacità di traino era vanificata dal peso dell'acqua e del combustibile, dei quali facevano forte consumo (5 metri cubi d'acqua e 5 quintali di carbone ogni 40 km).

Si consideri inoltre che, in fatto di velocità, esse fornivano prestazioni dell'ordine di 3-6 km/h (avrebbero perso perciò dei punti anche con un paio di buoi). Il peso notevole (dalle 6 alle 15 tonn.) conferiva loro una notevole aderenza, sufficiente al carreggiamento di grossi traini in presenza di fondo stradale duro e indeformabile; lo stesso peso però, su terreno cedevole e su fango, le faceva affondare (considerato lo stato della viabilità del tempo, si può valutare quanto questa eventualità fosse tutt'altro che sporadica).

In definitiva, le locomotive stradali non presentavano i requisiti atti a soddisfare ogni esigenza. Il loro impiego andava pertanto limitato a traini di carattere straordinario, e in ambiente ben definito. Esse vennero infine tolte al genio ferrovieri e transitate ai vari stabilimenti di artiglieria, perché le impiegassero a consumazione.

CAPITOLO 2

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

Illustriamo, per somme linee, cosa avveniva nel panorama nazionale nel primo decennio del XX secolo, epoca che segnava, in campo automobilistico, l'adozione dei primi automezzi e la loro rapida affermazione.

Il Paese non era scosso da guerre, ma la sua storia veniva ugualmente contrassegnata da episodi di grande rilievo.

Il secolo si apriva infatti con l'uccisione, il 29 luglio del 1900, del re d'Italia Umberto I, ad opera dell'anarchico Gaetano Bresci.

Nel 1901, a 88 anni di età, moriva Giuseppe Verdi.

Il 1908 verrà sempre ricordato per il catastrofico terremoto di Messina e Reggio Calabria.

In campo sociale, con l'acquisizione di una crescente coscienza dei propri diritti da parte delle masse dei lavoratori, a causa del malcontento per le mancate riforme sociali promesse dal governo, veniva indetto nel 1904 il primo grande sciopero generale.

È anche, questa, l'epoca delle grandi emigrazioni da parte di nostri connazionali verso l'America.

Tuttavia, ciò che forse, più di ogni altra cosa, conferisce il proprio segno distintivo a questo primo decennio del nuovo secolo è il grande sviluppo in campo scientifico.

Le invenzioni di questi anni rivoluzioneranno e condizioneranno la vita di tutto il secolo: si dirà dell'automobile, si accennerà all'industria del volo, ma chi potrà mai dubitare dell'importanza della scoperta, proprio di questi anni, avvenuta ad opera di un grandissimo italiano quale Marconi?

La macchina a vapore

Dopo aver riferito, nel capitolo precedente, le vicende relative alla sperimentazione delle locomotive stradali (episodio limitato nel tempo e che, se può essere considerato un passo di avvicinamento, non può obiettivamente essere ritenuto parte integrante della nascita del Corpo Automobilistico), scrutiamo le vicende che hanno portato all'adozione della prima delle due componenti del Corpo stesso: l'automezzo.

La scienza stava compiendo rapidi passi avanti. In tutta Europa, sulla via indicata nel 1853 dai fisici italiani Nicolò Barsanti e Felice Matteucci, si andava sperimentando il motore a scoppio.

Nel 1877 i tedeschi Nicolas Otto e Engen Langen, ne realizzarono uno di piccole dimensioni con caratteristiche assai positive. Quel tipo di motore fu perfezionato pochi anni dopo dai tedeschi Benz e Daimler, tanto che nel 1892 poté essere costruita dallo stesso Trarl Benz la prima vettura a quattro ruote con motore a benzina.

In Italia, quasi contemporaneamente, l'ingegnere Bernardi costruiva un triciclo con motore a scoppio e poco più tardi, nel 1896, un'autovettura a quattro ruote con motore a benzina e sterzo a volta corretta.

L'interesse dell'Europa era parossistico; si era intuito quale progresso il

loro uso avrebbe determinato. Nel fervore del momento furono organizzate competizioni sportive atte a sperimentare le caratteristiche di velocità e di tenuta dei moderni veicoli «senza cavalli». Alla prima gara automobilistica, la Parigi-Rouen di 126 km, parteciparono 102 autoveicoli di cui 32 equipaggiati con motore a benzina. La superiorità di questi ultimi fu schiacciante e segnò il trionfo definitivo del motore a combustione interna sulla macchina a vapore, per la propulsione per via ordinaria.

Lo Stato Maggiore Italiano, sensibile alle prospettive aperte dai nuovi mezzi, già nel 1895, in una relazione concernente la preparazione dell'Esercito, richiamava l'attenzione del Ministero della Guerra sui «concreti esperimenti dell'industria privata, di applicazione dei progressi conseguiti nel campo della meccanica dei motori a scoppio». Il Ministero non recepì le innovazioni progettate, nel timore di appesantire le unità, e anche per ragioni di bilancio.

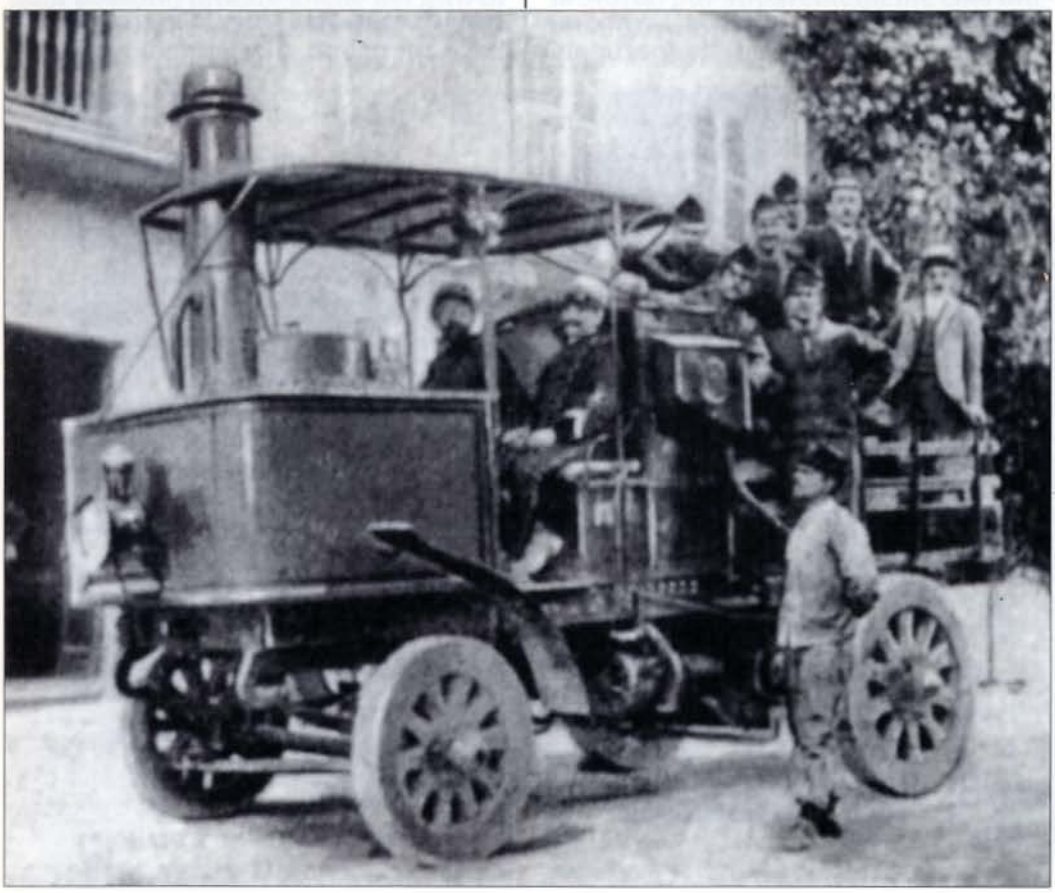
Lo stesso Stato Maggiore però, nel giugno del 1898, dietro la spinta emozionale della prima corsa automobilistica italiana, la Torino-Alessandria di 192 km, rinnovava al Ministero della Guerra la proposta di sperimentare l'applicazione della trazione meccanica ai trasporti militari lungo le strade ordinarie e particolarmente in montagna.

Nell'agosto dello stesso anno un'apposita commissione, considerata l'ancora non accertata affidabilità del motore a scoppio approvò l'acquisto di un'automobile a vapore De Dion e Bouton da 50 CV. L'anno successivo ne venne ordinata un'altra dello stesso tipo, ma da 30 CV, più idonea per l'impiego su strade di montagna.

Era, questo, il secondo gradino della scala che avrebbe portato all'adozione del definitivo mezzo di trasporto. Sul primo, come già detto, troviamo il momento del passaggio dalla locomotiva a vapore su rotaia a quella, sempre a vapore, su strada. Sul secondo vediamo l'apparizione dell'automobile (ma sempre a vapore).

Le due macchine, alla prova dei fatti, nel corso delle grandi manovre del 1903, non si dimostrarono atte a soddisfare le esigenze di trasporto in operazioni; vennero perciò inviate al distaccamento della Brigata Genio Ferrovieri a Roma, che le impiegò in città per il trasporto del pane. Sarebbero state rispolverate solamente in occasione delle grandi manovre del 1905, in Campania, dove vennero utilizzate per il trasporto di materiale da ponte, dopodiché non se ne parlò più; altrettanto faremo noi.

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO



Automobile a vapore De Dion-Buton, secondo veicolo acquistato dall'Esercito nel 1899 (da: Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

CAPITOLO 2

Le deludenti prestazioni delle macchine a vapore, concomitanti con l'ottima prova di efficienza fornita dai motori a scoppio nel primo Giro d'Italia Automobilistico del 1901 organizzato dal Corriere della Sera, spinse il Ministero ad autorizzare l'acquisto per l'Esercito di una vettura Fiat carrozzata «landeau» da 12 CV con motore a benzina, da impiegare presso i Quartieri Generali per le ricognizioni e la rapida trasmissione di ordini. Questa automobile, nel 1902, nuova di fabbrica, fu assegnata al Distaccamento Ferrovieri del Genio di Roma e costituì la prima fornitura della Fiat all'Esercito. Il motore a scoppio era così entrato nell'automobilismo militare.

La «prima cellula»: Il Nucleo di Sottufficiali Macchinisti

Il Ministero della Guerra, nel 1903, dopo aver provveduto all'acquisto di altre 2 vetture a benzina, costituì presso la Brigata Ferrovieri del Genio, un «Nucleo di Sottufficiali Macchinisti» addetti alla condotta di automobili a benzina. Era l'atto che sanciva ufficialmente l'introduzione del nuovo mezzo di trasporto nell'Esercito Italiano. E che cos'altro era, questo piccolo atto dispositivo, se non la prima scintilla di vita del futuro Corpo Automobilistico?

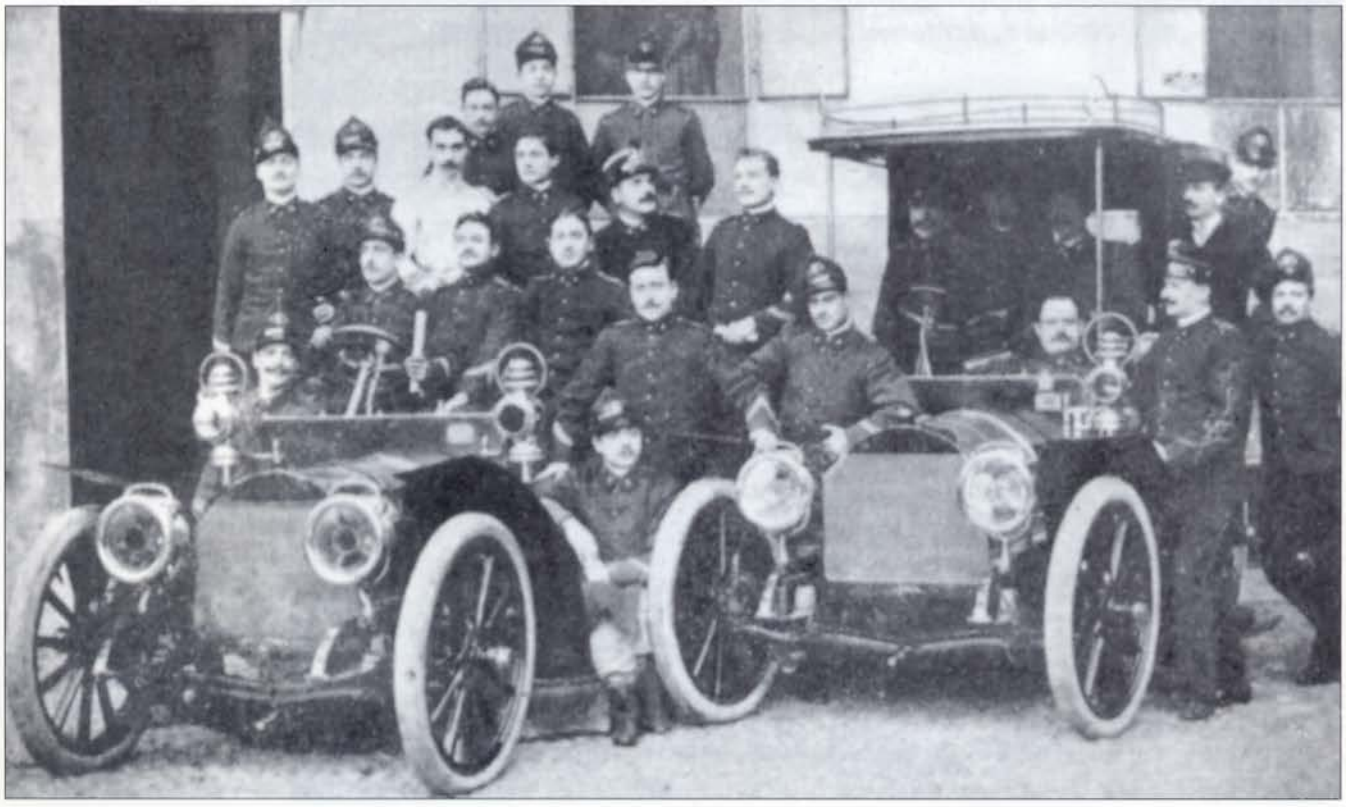
Nella prosecuzione delle sperimentazioni, nel 1903 si inserirono le grandi manovre nel Veneto, che sancirono il tramonto delle macchine a vapore. Le tre vetture a benzina vennero invece utilizzate dapprima dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito conte Tancredi Saletta e dal suo Stato Maggiore per una ricognizione tra l'Adige e il Tagliamento; successivamente, due vennero impiegate dalla direzione superiore delle manovre, e una venne assegnata al partito azzurro.

Il Comando del Corpo di Stato Maggiore aveva intanto quantificato in 287 il numero di «automobili a benzina da viaggio» che sarebbero state necessarie ai Comandi ed agli stati maggiori delle grandi unità in caso di mobilitazione. Poiché a quell'epoca ne esistevano nel Paese circa 2000, di cui 700 idonei per gli usi militari, vennero non solo apportate modifiche alla legge per la requisizione, ma si decise di avvalersi nel modo più ampio possibile dell'opera dei Volontari Automobilisti, di cui si dirà a parte, fra breve.

Va osservato che, in questi primordi, la parola «automobile» è al maschile, con l'articolo «lo» davanti.

La Sezione Automobilistica

Gli eccellenti risultati forniti dagli autoveicoli in Campania durante le grandi manovre del 1905, determinarono un primo allargamento dei qua-



Il 1º nucleo di sottufficiali della Sezione Automobilistica del Reggimento Genio Ferrovieri (da: Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

dri automobilistici: il «Nucleo» della Brigata Genio Ferrovieri venne trasformato in «Sezione Automobilistica». Essa cominciò ad operare dal 1º settembre 1906, con l'organico di 1 capitano, 2 ufficiali subalterni e 93 tra sottufficiali, graduati e militari di truppa, reclute con precedenti di mestiere attinenti all'attività che avrebbero svolto, giovani con esperienza di guida o di meccanica applicata alle automobili. Questi frequentavano un corso di 6 mesi, suddiviso in due parti di egual durata. Nella prima fase venivano avviati presso ditte costruttrici a maturare ulteriore esperienza in fatto di meccanica, con istruzioni relative alla costruzione e riparazione delle varie parti delle macchine e il montaggio dei motori; in sintesi dovevano divenire dei provetti meccanici. Nei secondi tre mesi d'addestramento venivano abilitati alla condotta di autoveicoli; tra le numerose nozioni teoriche era compresa anche la geografia fisica dell'Italia e la lettura delle carte turistiche del Touring Club. Alla fine del corso gli allievi, sottoposti ad esame da parte di un'apposita commissione, se giudicati idonei ricevevano un «certificato di idoneità alla condotta di automobili in servizio militare», valido anche in campo civile (sorprende come, in un campo come quello dell'automobilismo, dove i termini possono mutare anche nel giro di pochi anni, questa dizione si sia tramandata, immutata, fino ai giorni nostri).

Il Corpo Volontari Ciclisti e Automobilisti

Parallelamente alla creazione della Sezione Automobilistica, veniva promosso un disegno di legge relativo all'istituzione di un Corpo Volontari Ciclisti e Automobilisti (V.C.A.) che, pur formato da civili, potesse essere immediatamente impiegato in tempo di guerra.

Alcune riflessioni e considerazioni si impongono, al fine di analizzare e spiegare la nascita di questo Corpo, nel quale in parte affondano le radici del Corpo Automobilistico.

Riportiamoci al periodo storico preso in esame, cioè agli albori dell'attuale secolo. Si potrà meglio comprendere il clima del tempo e le propensioni della gioventù di allora se stabiliamo un parallelo con l'epoca attuale. Applichiamo, ad entrambe le epoche, una ben nota proprietà matematica, quella invariantiva: togliendo ad entrambi i termini di una sottrazione la stessa cifra, il risultato non cambia.

Retrocedendo di mezzo secolo da oggi, arriveremo alla Seconda Guerra Mondiale, nel pieno della Resistenza e delle epiche lotte per la riconquista della libertà.

Esaminiamo l'atteggiamento mentale, nei confronti di quei fatti, delle diverse generazioni che oggi compongono la nostra società.

Di quanti furono allora protagonisti, gran parte sono ancora in vita, gelosi e orgogliosi delle loro antiche gesta; ma tre quarti di secolo gravano sulle loro spalle, ed essi tentano, con ogni iniziativa, mediante associazioni, pubblicazioni, celebrazioni, di tenere in vita il loro passato, affinché tanto patrimonio di dolore e di esperienze non vada disperso.

I ventenni, che sono l'immediato futuro della Nazione, guardano invece a quegli anni, per essi così lontani, con rispetto sì, con sincera comprensione e con gratitudine anche, ma anche come a un qualcosa di «già fatto», da consegnare agli archivi della Storia come eventi che mai più potranno ripetersi.

Portiamoci ora agli inizi del secolo e ripetiamo la medesima operazione matematica; ci sorprenderemo di come la Storia, pur apparentemente così mutevole, riproponga invece con tanta fedeltà i suoi cicli.

Togliendo mezzo secolo, ci troveremo nel pieno delle lotte risorgimentali, con la Prima Guerra d'Indipendenza già fallita, mentre stanno per affacciarsi la Seconda, e la Spedizione dei Mille.

I vecchi partigiani di oggi sono i vecchi garibaldini di allora, e l'ottica dei ventenni di oggi si rispecchia in quella dei ventenni di allora. Nella ancor giovane nazione italiana di inizio secolo, al periodo eroico era succeduta una fase di assestamento, quasi un adagiarsi in un placido rilassamento, nella certezza che tutto era già stato compiuto. Molti avevano ormai accantonato nei più remoti angoli della mente vocaboli come «irredentismo», «volontarismo», considerati come sogni di utopisti, ed era ben lungi dal sentire comune l'idea che alla Patria potessero essere imposti nuovi e più sanguinosi sacrifici.

Grosse rivoluzioni si stavano aprendo il sentiero nel panorama politico. La sinistra aveva preso il potere, e le teorie socialiste prendevano sempre più

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

CAPITOLO 2

piede. Il secolo da poco concluso era stato segnato, sul fronte militare, dalle tragiche vicende d'Africa, in primo luogo dalla sconfitta di Adua. I cosiddetti sovversivi erano riusciti a funestare nel 1898, con sanguinosi disordini, le commemorazioni dedicate al cinquantenario del Quarantotto. Altri sobillatori erano riusciti, facendo sdraiare le donne sui binari, a impedire il transito dei treni destinati a portare rinforzi in Africa.

In tale clima, come sostenere la necessità di custodire e difendere in armi il Paese, proprio mentre prendevano sempre più vita le aspirazioni all'abolizione di ogni frontiera tra un paese e l'altro? A parlare di «volontarismo» militare c'era da farsi prendere per pazzi anacronistici. Eppure il volontarismo, magari sotto altri profili, viveva ancora. Nelle calamità che colpivano ora l'una, ora l'altra regione, sia che si trattasse di epidemie, di terremoti o inondazioni, accanto ai soldati, ai vigili del fuoco, al personale medico, apparivano anche semplici cittadini, ora isolati, ora appartenenti ad enti o associazioni filantropiche, che spontaneamente e disinteressatamente accorrevano a prestare il loro aiuto.

Accanto a queste manifestazioni di volontarismo (oggi si preferisce chiamarlo «volontariato») a scopo benefico e umanitario, se ne affacciava uno del tutto nuovo, quello sportivo. La ginnastica, l'atletica, l'alpinismo, il tiro a segno, avevano aggregato schiere di cultori che, non badando a sacrifici di tempo o di ordine finanziario, partecipavano a manifestazioni sportive, non solo per conseguire successi individuali, ma anche per far trionfare il nome del proprio sodalizio o, in campo internazionale, per tenere alta la Bandiera del Paese.

Fra queste attività, lo sport della bicicletta assumeva una diffusione e uno sviluppo sempre maggiore, evidenziandosi come sport di massa. Il Touring Club Ciclistico Italiano (così si chiamava allora), che aveva tra i suoi intenti quello di propagandare le bellezze dell'Italia, e che fregiava i propri soci con un distintivo recante i colori nazionali, organizzava frequenti convegni e raduni. Ad essi partecipava un numero sempre crescente di giovani, allettati anche dai premi, per lo più simbolici, che venivano conferiti e che non erano legati ad una vera e propria competizione; c'erano, ad esempio, premi riservati al gruppo più numeroso, o a quello che proveniva dalla distanza maggiore, o a quello più disciplinato, o più uniforme ed omogeneo.

Alla vista di così grandi masse di ciclisti borghesi, giovani e pienamente efficienti, a qualche mente di ufficiale balenò l'idea di avvalersi di loro per costituire delle unità celeri montate su bicicletta che, all'occorrenza, concorressero con l'Esercito alla difesa del Paese.

L'idea, per la verità, non era del tutto nuova. Occorre risalire infatti alla riunione del Touring Club di Milano del 30 settembre 1897. In tale circostanza, il socio Luigi Camillo Natali, tenente dei Bersaglieri, aveva inoltrato apposita e specifica proposta al Consiglio il quale, ritenendola degna di considerazione, nella seduta del novembre dello stesso anno, deliberava di inoltrare un'istanza al Ministero della Guerra affinché «conceda ai soci del Touring, in caso di richiamo alle armi, di prestare servizio come volontario con macchina propria».

Il primo saggio di volontarismo ciclistico a fini militari si ebbe il 25 maggio del 1901, ad opera del T.C. di Bologna, con alla testa Olindo Guerrini: staffette ciclistiche, partite da 50 città italiane (comprese Trento e Trieste che ancora italiane non erano), recapitarono messaggi al sindaco di Bologna, e da qui al Presidente del Consiglio a Roma.

Gli esperimenti degli anni immediatamente successivi non sortirono risultati pratici, per il mancato interessamento delle Autorità Centrali, fino a quando nel 1904 il ragioniere Arturo Mercanti, del comitato bresciano, riuscì a convincere le Autorità militari ad effettuare una esercitazione che vedesse accomunati bersaglieri ciclisti e forze ciclistiche borghesi. La prova ebbe luogo sulla sponda occidentale del lago di Garda, col presupposto di un attacco proveniente dalla sponda veronese. L'esercitazione portò in evidenza il grande vantaggio di poter disporre di truppe che facevano della velocità di spostamento la loro arma peculiare.

L'esperimento fu oggetto di approfondito esame da parte delle Autorità militari, le quali riconobbero quale patrimonio di energie si nascondesse in quella schiera di giovani volenterosi e che, oltretutto, non costavano nulla allo Stato. Si prevedeva, per essi, un impiego di grande ecletticità: il ciclista poteva essere usato, all'occorrenza, come portaordini, o con funzioni di pattuglia di vigilanza, o anche in azioni di sabotaggio.

Nel secondo semestre dello stesso anno si costituiva un primo nucleo di Ciclisti Volontari a Padova, al quale si aggiungevano, a cascata, altri nuclei in numerose città dalle Alpi alla Sicilia.

Il riconoscimento ufficioso della nuova associazione, che venne subito chiamata V.C.A. (Volontari Ciclisti e Automobilisti) avveniva nel febbraio del 1905, e quale primo presidente venne designato il generale Felice Sismondo.

L'attività fu subito intensa. Gli aspiranti dovevano presentarsi con la propria bicicletta; le armi venivano fornite dalla Società di tiro a segno; la divisa fu dapprima un semplice bracciale, ma subito ogni società ne adottò una tipica della propria formazione ciclistica.

Nel maggio del 1905, in occasione del 10º anniversario della fondazione del Touring, venne organizzata a Milano un'adunata di Bersaglieri Ciclisti e di Volontari, e un interminabile corteo si snodò in sfilata attraverso la città.

Sulle prime, le iscrizioni non erano sottoposte ad alcun vaglio, né subordinate a prove attitudinali ma, dai primi mesi del 1906, vennero poste delle rigorose regole di selezione che dovevano tener conto, oltre che delle qualità fisiche, anche della saldezza morale e dell'affidabilità del candidato. I raduni successivi furono per conseguenza molto meno affollati, ma certamente molto più disciplinati e costituiti solo da elementi profondamente motivati.

Si presentava ora il problema di dar loro dei comandanti, e si pensò subito di attingere dagli ufficiali in congedo.

Contro ogni previsione, le adesioni non furono numerose. Gli ufficiali infatti, sentendosi, per così dire, la coscienza «a posto» per aver assolto al proprio obbligo con il servizio di leva, non apparvero granché entusiasti di assumere un incarico di grande responsabilità, e che avrebbe seriamente condizionato la loro attività civile. Tra coloro che offrirono la propria disponibilità fu necessario effettuare una ulteriore cernita per selezionare soltanto gli elementi in grado di fornire una solida e sicura formazione ai giovani Volontari.

La scelta degli ufficiali fu oculata e coscienziosa, come attestano i numerosi riconoscimenti conferiti al Corpo negli interventi da esso effettuati negli anni a seguire, sia in pace che in guerra.

I V.C.A. si sentivano, in certo qual modo, continuatori dei Mille, e rappresentavano il garibaldinismo del nuovo secolo.

L'istituzione ufficiale del Corpo reca tuttavia la data del 16 febbraio 1908 quando, con legge n. 49, esso veniva sottoposto alla vigilanza del Ministero della Guerra e legalmente riconosciuto come dipendente da un Comitato Centrale Nazionale presso lo stesso. Da questo Comitato dipendeva un Sottocomitato Nazionale Automobilistico, con sede presso l'ACI di Torino, presieduto dal marchese Ferrero di Ventimiglia, con vicepresidente l'onorevole Silvio Crespi, dell'ACI di Torino.

Ai vantaggi del riconoscimento ufficiale, veniva però a contrapporsi la perdita di quelle che sono da sempre le caratteristiche di ogni sorta di volontariato, cioè l'entusiasmo naturale, la spontaneità, la fantasia.

Era opinione dello Stato Maggiore del Regio Esercito che le due componenti del Corpo dei V.C.A. dovessero restare scisse e distinte perché, mentre dei ciclisti si poteva anche fare a meno, in quanto presso i corpi militari ne esistevano già a sufficienza, la penuria di automobili che costituivano il parco dell'Esercito era assoluta, e si doveva pertanto attingere dal civile. Ma il Senato, considerando che l'organizzazione del nuovo corpo era appena abbozzata, e che non si poteva prevedere quali sviluppi essa avrebbe potuto prendere, giudicò poco opportuna la scissione e bocciò la proposta.

La legge in materia di requisizioni risaliva al 1889 e non prevedeva pertanto automobili o mezzi meccanici in genere. Quando, nel 1913, le tabelle dei materiali vennero aggiornate, vennero aggiunti i veicoli a trazione meccanica, le locomotive, i motocicli, i natanti, le aeronavi, ecc. Vennero appositamente esentati dalla requisizione i veicoli di proprietà dei V.C.A., proprio in virtù dell'obbligo ricadente su di essi di presentarsi, all'atto della chiamata, con il proprio automezzo.

La preparazione e l'addestramento dei V.C.A. continuarono fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Si seguivano istruzioni teoriche sulle armi, su temi di logistica, organica, tattica, insieme a istruzioni di tiro, ginnastica, ciclismo, telegrafia ottica. Particolare impegno veniva dedicato al servizio di avanscoperta e di esplorazione.

Le marce di allenamento sfioravano a volte i 100 chilometri, tanti, ove si pen-

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

CAPITOLO 2

si allo stato delle strade del tempo e al fatto che si pedalava con al seguito l'equipaggiamento al completo.

I raduni per esercitazione, che assemblavano i V.C.A. con reparti di Bersaglieri, si svolsero in sedi sempre diverse. Nel 1906 il raduno ebbe luogo a Milano. Nel 1907 si segnalano il raduno a Roma, alla presenza del Re, e le grandi manovre nell'alto novarese: a queste ultime parteciparono anche 40 motocicli, 55 autovetture e 18 autocarri. Molti mezzi erano di proprietà di ufficiali in congedo, o di volontari civili, o di ditte costruttrici, mentre 8 degli autocarri impiegati erano stati noleggiati per l'occasione. Le autovetture erano state adibite al trasporto degli ufficiali, gli autocarri erano stati impiegati per il rifornimento di carne, foraggi, carburanti e lubrificanti, mentre i motocicli erano stati posti a disposizione delle grandi unità, della Direzione delle manovre, e dei giudici di campo.

Nel 1908, in giugno, le esercitazioni si svolsero nell'alta Lombardia, tra la Val Camonica e la Valtellina (vi assistettero, in incognito, alcuni ufficiali austriaci). Nello stesso anno, a settembre, fu scelta la zona del piacentino, e in tale occasione i reparti vennero passati in rassegna da Sua Maestà in persona.

Nel 1909, in occasione delle grandi manovre di cavalleria svoltesi sui contrafforti morenici del lago di Garda, per la prima volta reparti di V.C.A. vennero inquadrati, percependo la relativa indennità, in reparti dell'Esercito.

Nell'anno seguente, in settembre, le esercitazioni ebbero come teatro le rive dell'Adda, e confermarono una volta di più l'elevato apporto che i V.C.A. erano in grado di fornire alle truppe regolari.

Nel maggio del 1911 venne effettuato, a Torino, il primo esperimento di mobilitazione, che raccolse 1200 V.C.A. provenienti dal Piemonte, dalla Lombardia e dalla Liguria. Nell'agosto seguente, nelle grandi manovre del Monferrato, i V.C.A. vennero impiegati con funzioni tattiche. Alle stesse manovre erano presenti rappresentanti della stampa francese che, nelle loro relazioni, esaltarono la particolare attitudine di questi combattenti a precedere il nemico su obiettivi lontani, in virtù della loro rapidità di spostamento.

Grandiose escursioni ciclo-alpinistiche sulle alpi bresciane caratterizzarono l'attività del 1912.

Nel 1913, quasi per una premonizione di quanto si stava profilando sull'orizzonte europeo, le esercitazioni ebbero luogo a ritmo frenetico: dalla primavera all'autunno non vi fu reparto che non venisse coinvolto, in ogni angolo d'Italia, in manovre addestrative. Lo stesso fenomeno caratterizzò il 1914.

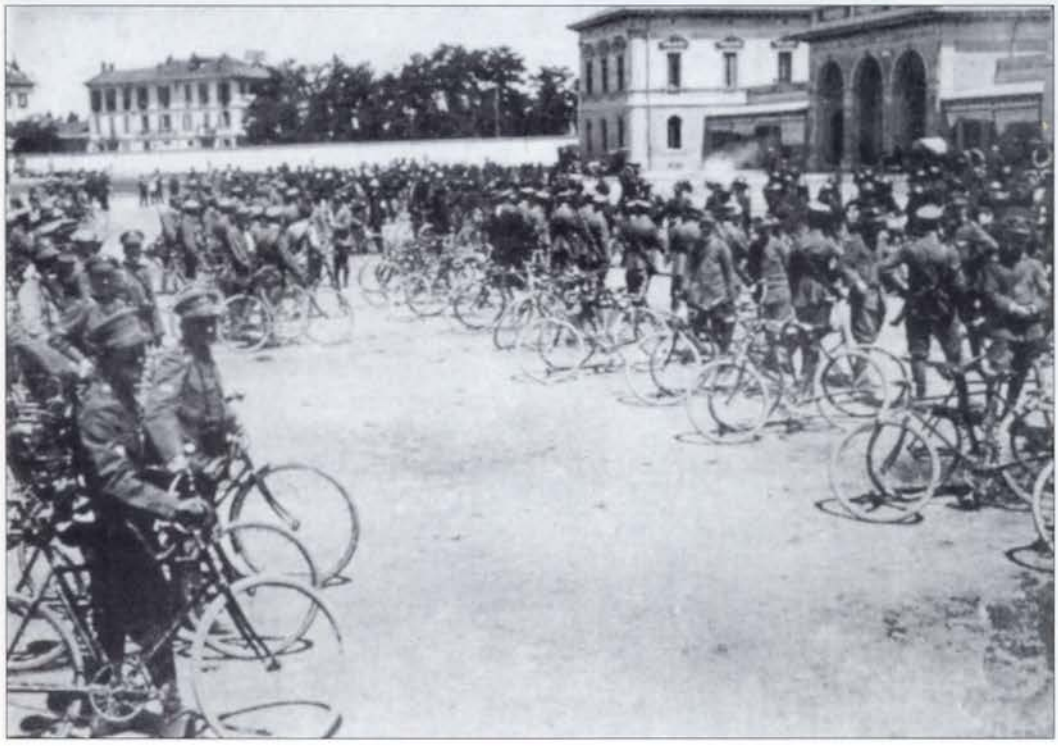
Occorre aggiungere che, alle manovre che i V.C.A. effettuavano con i reparti militari, si aggiungevano nel frattempo tanti altri impegni, quali esercitazioni di tiro, corsi di addestramento, piccole marce, partecipazioni a cerimonie e parate, ecc.

Tutto ciò, per quanto concerne l'at-

1906. I Volontari Ciclisti in marcia di addestramento, su quelle che erano le strade dell'epoca (da: «Cenni Storici del Corpo V.C.A.»).

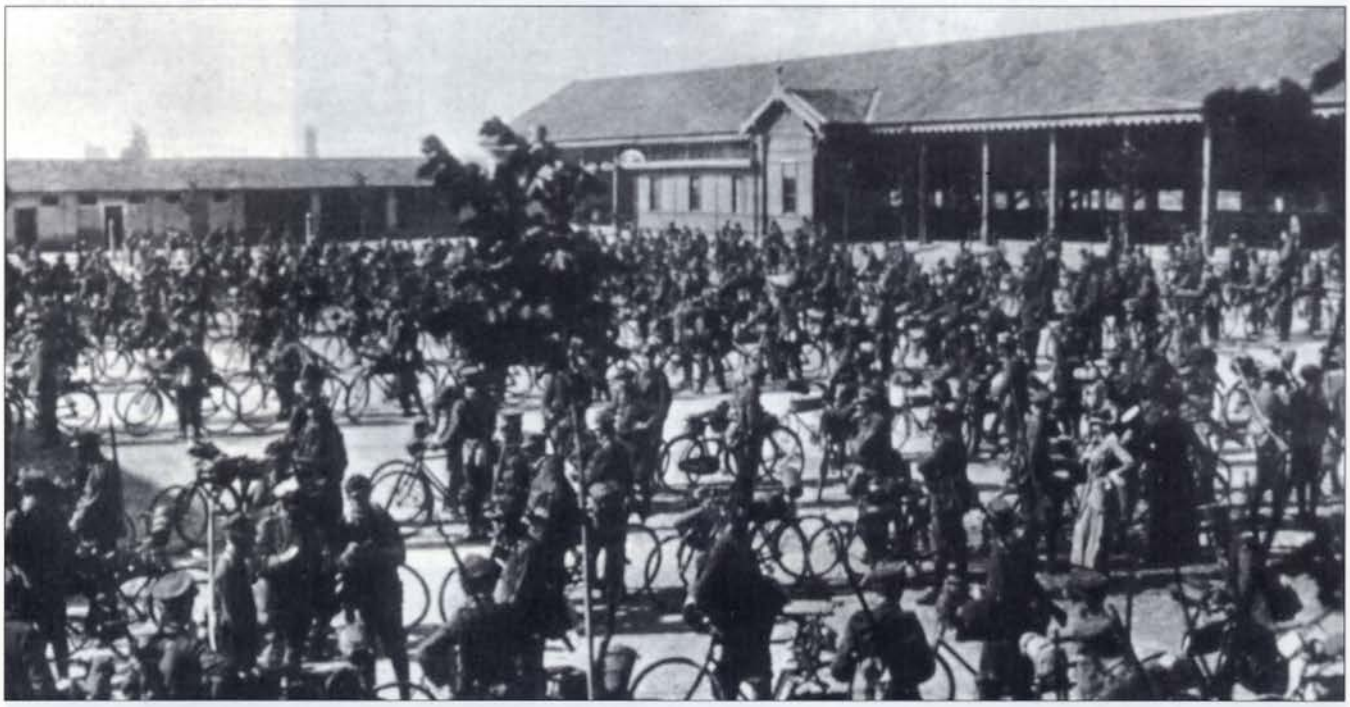
È il 1908. Da pochi giorni un disastroso terremoto ha distrutto Reggio Calabria. Lungo una strada polverosa arranca una vettura. A bordo, S.M. Vittorio Emanuele III, in visita attraverso la regione, per cogliere di persona la portata e gli effetti della tragedia. Quella di essere presente, instancabile, sul luogo e nel momento del bisogno, in particolare nel corso delle vicende della Prima Guerra Mondiale, è uno dei meriti che viene sempre riconosciuto a questo sovrano (foto SME - Ufficio Storico).

18-21 giugno 1908. I Volontari Ciclisti in esercitazione sul Passo dell'Aprica (da «Cenni Storici del Corpo V.C.A.»).



Milano - Grandi Manovre del 1910. I V.C.A. fraternizzano con i Bersaglieri Ciclisti, prima di dare avvio alle esercitazioni congiunte (da: «Cenni Storici del Corpo V.C.A.»).

La Grande Guerra è stata dichiarata, e anche i V.C.A. vengono chiamati a fornire la loro opera alla Patria: un gruppo di Volontari Ciclisti parte da Milano (foto SME - Ufficio Storico).



tività prettamente militare; ma numerose esigenze di altro genere richiesero l'intervento dei V.C.A. nel periodo considerato. Citiamo in ordine cronologico.

Nel 1907 fu ad essi delegato il servizio di sorveglianza delle strade in occasione di una corsa automobilistica a Brescia.

Il 1908 verrà ricordato per il disastroso terremoto che distrusse Messina e Reggio Calabria. Tra i soccorritori, non mancarono rappresentanti del Corpo.

Nell'estate del 1911, il reparto di Livorno venne chiamato a prestare assistenza, in varie regioni, alle popolazioni colpite da un'epidemia di colera.

Nel gennaio del 1915, altro terrificante terremoto, quello di Avezzano: fu la volta dei reparti di Ancona e Macerata a mettersi in evidenza per l'alacrità e l'efficienza nel portare i soccorsi.

Una simpatica, e allo stesso tempo commovente manifestazione, venne organizzata dal 1º maggio al 10 giugno del 1910: una carovana commemorativa. Ricorreva infatti il cinquantenario della Spedizione dei Mille. Così, mentre i superstiti garibaldini, ormai in là con gli anni, venivano condotti a rivisitare in automobile l'itinerario da essi coperto cinquanta anni prima al seguito dell'Eroe, centinaia di V.C.A. ripercorrevano le stesse strade in bicicletta.

Il 15 aprile del 1915, quando la guerra divampava già su tutta l'Europa

(mentre l'Italia si teneva ancora fuori), il Ministero della Guerra indisse una chiamata generale di volontari per un addestramento di 10 giorni.

Lo Statuto del Corpo, all'articolo 27, disponeva che gli individui aventi vincolo di servizio militare, soltanto se di 3ª categoria, e cioè senza obblighi militari immediati, potevano restare a far parte del Corpo stesso. Al richiamo della propria classe perciò, gli appartenenti alla 1ª e alla 2ª, dovettero rispondere, e fra i V.C.A. si aprirono larghi vuoti di organico. Si cercò allora di ripianare le deficienze con arruolamento di nuovi elementi alla cui istruzione si provvide con intensa attività. Avvenne così che molti, pur di essere arruolati, alterarono la loro data di nascita, o nascosero le loro menomazioni fisiche.

Le tabelle di mobilitazione del Regio Esercito prevedevano per i V.C.A. la costituzione e l'impiego di reparti a livello di plotone e di compagnia, mentre avrebbe dovuto esserci un solo battaglione. Per essi era prevista la difesa territoriale, in particolare lungo le pianure venete e lombarde, dove essi avrebbero avuto agio di sfruttare la loro principale caratteristica, la velocità.

La guerra invece, come ben si sa, si scatenò sul Carso, dove ben poche erano le possibilità d'impiego del Corpo. I combattimenti che videro coinvolti i suoi elementi furono pochi, e quasi mai i Volontari poterono mettere a frutto le loro doti. Non si sa se fu questa la sola ragione, o se alla base della decisione ve ne fossero altre, recondite e misteriose. Fatto sta che, nel dicembre del 1915, il Ministero della Guerra disponeva lo scioglimento di tutte le mi-

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

I Volontari Ciclisti affluiscono da ogni angolo del Paese; nell'immagine, un volontario, in partenza da Roma, prende commiato dai propri affetti familiari (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 2

lizie volontarie. Il Corpo dei V.C.A. perciò scompariva, e i suoi componenti avrebbero seguito, ognuno, il proprio destino.

Un Corpo Automobilistico in embrione

Chiusa la parentesi di un'importante esperienza quale quella dei V.C.A., riprendiamo l'esame degli sviluppi evolutivi di quello che possiamo considerare come un embrione del futuro Corpo Automobilistico.

Il Governo italiano aveva emanato disposizioni di legge intese a favorire la sostituzione dei trasporti a traino animale con automobili, agevolando la diffusione degli autoveicoli nei trasporti civili.

Giova precisare che, al tempo, il termine «automobile» stava ad indicare un veicolo in grado di muoversi trasportando un carico, e veniva distinto da «automotore», che effettuava invece solamente traini, parola equivalente cioè all'attuale trattore.

Il Ministero della Guerra, per suo conto, nell'impossibilità, per motivi di bilancio, di costituire rapidamente un parco automobilistico adeguato ai fabbisogni dell'Esercito, otteneva dal Consiglio dei Ministri una modifica della legge inerente le procedure di requisizione. In relazione a tale modifica era consentito all'apparato militare di trarre dal Paese gli autoveicoli necessari per le esigenze di mobilitazione..

Il 16 aprile 1907 venne approvata, dietro iniziativa del distaccamento di Roma della Brigata Ferrovieri, la «Prima Istruzione sul Servizio Automobilistico», contenente norme tecniche, disciplinari, amministrative e d'impiego, nonché le modalità relative ai libretti di macchina e ai certificati di idoneità alla condotta di automobili.

Essa prescriveva, tra l'altro, che ogni veicolo dovesse avere sempre al seguito un libretto matricolare, tenuto sempre a giorno da parte dell'ufficiale che avrebbe preso in consegna il mezzo.

L'«Istruzione» prevedeva anche le varie opzioni a cui ricorrere, in caso di necessità di riparazione (presso la Brigata Ferrovieri, presso la ditta costruttrice, o presso un'officina privata).

Vi era contenuta anche una bozza di norme della circolazione. Sorprendente l'attualità di alcune disposizioni, quali quelle tese a prevenire gli incidenti, o là dove si diceva che il conduttore è l'unico responsabile del mezzo e si in-

La Grande Guerra è alle prime battute: il comandante del III Corpo d'Armata passa in rassegna i ciclisti (foto SME - Ufficio Storico).

vitavano gli ufficiali a bordo ad evitare, nelle situazioni difficili, di dare consigli, per non innervosirlo.

Non esisteva ancora una targatura vera e propria del veicolo: era prevista solo una targhetta con la dicitura «servizio militare n...» e un numero progressivo attribuito dal Corpo di Stato Maggiore.

Nello stesso anno, particolare rilievo assumevano le grandi manovre effettuate nell'alto novarese, i cui dati di partecipazione abbiamo già esposto parlando dei V.C.A. Al servizio dei partecipanti, nella circostanza, in 5 località diverse vennero approntati altrettanti parchi per la distribuzione di materie di consumo e parti di ricambio.

Il consenso agli esperimenti condotti fu generale, e la valutazione oltremodo positiva: se al termine delle grandi manovre del 1905 era stata riconosciuta l'utilità dell'autotrasporto, in queste se ne dichiarava invece la necessità. Erano emersi preziosi ammaestramenti e si erano configurate precise esigenze ordinative, concretizzatesi nella già citata costituzione del Corpo VCA e in numerose proposte avanzate dallo Stato Maggiore al Ministero della Guerra nell'intento di potenziare i trasporti militari. In queste proposte veniva, tra l'altro, quantificata la necessità di automezzi delle sezioni di sussistenza: in testa ai problemi più impellenti veniva infatti posta l'opportunità di trasportare carne fresca presso le truppe; diversamente, gli animali avrebbero dovuto marciare insieme ad esse, e sarebbero stati macellati stanchi sul posto, con deleterie conseguenze per la salute del soldato. In esito a queste proposte la Sezione Automobilistica venne ampliata in 2 compagnie, nell'intento di adeguare il più possibile le strutture organiche alle esigenze poste in evidenza durante le esercitazioni. Fu programmato, inoltre, un piano di approvvigionamento di autocarri per una graduale sostituzione del carreggio animale al seguito delle truppe. Fu anche predisposto uno studio per l'eventuale requisizione di automezzi pubblici e privati, mentre venivano istituiti corsi annuali di istruzione automobilistica per ufficiali di tutte le Armi e Specialità.

Tali corsi venivano effettuati a Roma, presso la Sezione Automobilistica; avevano una durata di tre mesi, e ad ognuno partecipavano una ventina di ufficiali inferiori di ogni arma e corpo.

Sempre nel 1907, veniva costituita una «Commissione d'inchiesta per l'Esercito» la quale, in una relazione di un paio di anni dopo, prospettava come indilazionabile l'acquisto di automezzi, pena conseguenze catastrofiche per l'organismo militare.

Sorprende il fatto che, quasi controcorrente rispetto ai lusinghieri e generali giudizi, ancora nel 1908 l'autoveicolo non venisse nemmeno preso in considerazione per il trasporto di esplosivi. In questo anno infatti viene pubblicata una nuova «Istruzione per il trasporto degli esplosivi per servizio militare» che riepiloga vecchie norme risalenti al 1886, 1901, 1903. Essa prevede trasporti per terra e per via acquea.

Tra i primi, vengono previsti solo quelli per «ferrovia e tramvie a motore meccanico»: dell'autoveicolo non si fa alcun cenno. Viene spontaneo chiedersi se il compilatore non si fosse limitato a ricalcare pedissequamente le norme precedenti, senza accorgersi che, nel campo dei trasporti, qualcosa di importante e di nuovo era nel frattempo avvenuto.

Il tenente colonnello del genio, ing. Andrea Maggiorotti, capo dell'Ufficio Automobilistico del Reparto Intendenza dello Stato Maggiore, fervente assertore dell'utilità dell'impiego dei mezzi automobilistici nell'Esercito, non trascurava occasione per proporre concrete innovazioni che dessero sempre maggiore peso e definizione ordinativa all'organizzazione automobilistica militare. Così, grazie alle sue proposte, alle grandi manovre del 1909, condotte nella zona compresa tra il Po e il Mincio, per la prima volta venne costituita una «Direzione dei Servizi Automobilistici» in seno alla Direzione delle manovre e vennero formati tre «Parchi Automobilistici» articolati in unità organiche e costituiti con personale della Brigata Ferrovieri del Genio.

Per la prima volta, si ebbe una prevalenza di automezzi militari; quelli civili si limitarono infatti ad una aliquota di vetture per i Comandi, e pochi autocarri forniti dalle ditte costruttrici a scopo sperimentale; per contro, erano di proprietà privata la quasi totalità dei 40 motocicli.

Risultava ormai evidente l'intendimento di creare, nelle manovre, le condizioni necessarie per poter soddisfare con autoveicoli, in modo coordinato e autonomo, le esigenze sia di comando che logistiche. Nelle grandi manovre del 1911 svolte nel Monferrato l'organizzazione automobilistica fu mag-

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

CAPITOLO 2

giormente potenziata. I tre parchi automobilistici (uno per la direzione e gli altri due per i partiti contrapposti) poterono disporre di ottanta autovetture e di 100 autocarri, tutti di proprietà militare. Per la prima volta a ciascuna divisione di Cavalleria fu assegnata un'aliquota di autocarri destinati alla raccolta e al trasporto di foraggi approvvigionati dalle risorse locali.

Nell'esercitazione, il Comando del Parco Automobilistico assegnato al partito Rosso fu affidato all'allora capitano Ubaldo Puglieschi, altro grande pioniere dell'automobilismo militare italiano.

La puntuale esecuzione dei trasporti e il regolare funzionamento dei mezzi, che nonostante l'intenso impiego non manifestarono inconvenienti meccanici di rilievo, provarono in modo obiettivo e convincente come la tecnica automobilistica garantisse ormai un soddisfacente grado di affidabilità.

Le novità che, nel corso di queste manovre riguardarono lo sviluppo del motore a scoppio, furono veramente significative: per la prima volta vennero impiegati, con funzioni esplorative, due dirigibili e due gruppi di aeroplani; le stesse funzioni esplorative – e non più di solo trasporto – vennero attribuite ad alcuni automezzi.

La soppressione ufficiale della Sezione Automobilistica, giudicata organicamente non più adeguata alle esigenze, e la sua sostituzione con 2 compagnie risale alla legge del 17 luglio 1910 n. 515 e al Regio Decreto del 9 agosto dello stesso anno che segnano la trasformazione della «Brigata Ferrovieri» in «6º Reggimento Genio» (Ferrovieri).

La Sezione Automobilistica, già dipendente dalla brigata, venne sostituita, con circolare n. 327 G.M. del 1910, dal «Battaglione Automobilisti del Genio», in organico al suddetto reggimento di nuova costituzione, ma operante alle dipendenze del Corpo di Stato Maggiore.

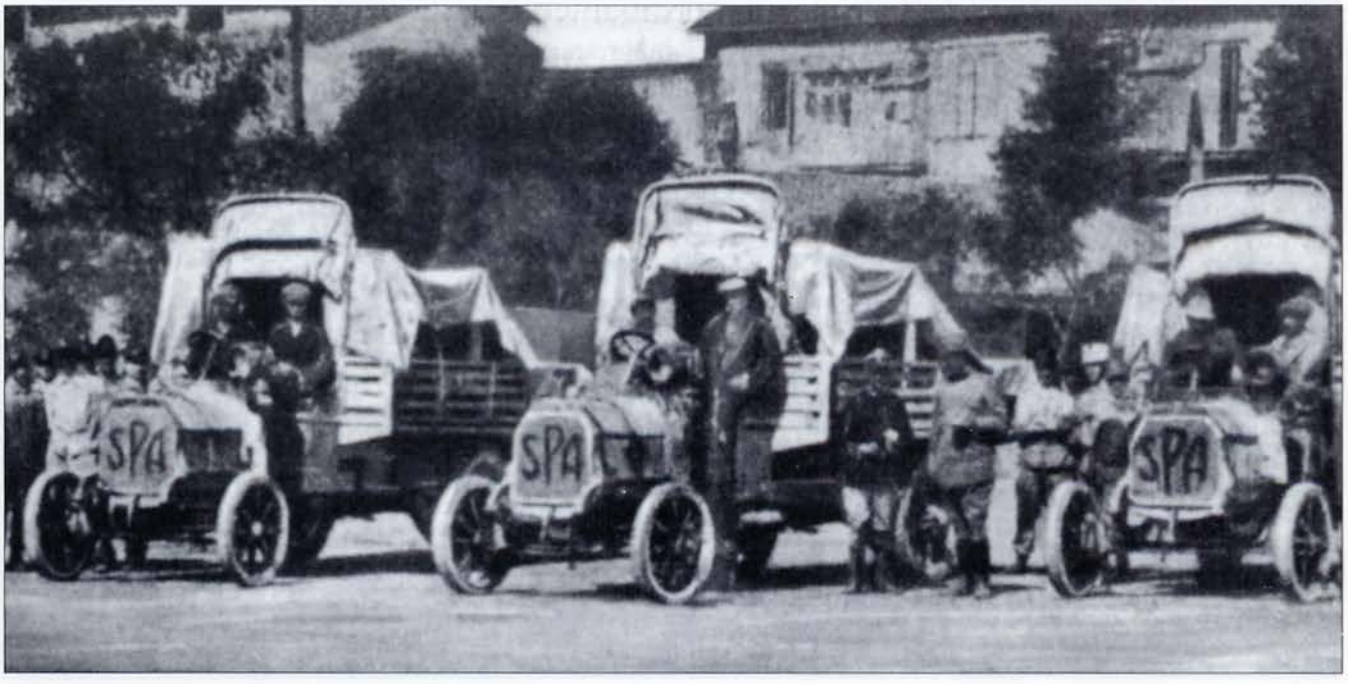
Il battaglione, articolato in due compagnie, ebbe il Comando e una compagnia con sede a Torino, mentre sede dell'altra compagnia rimase Roma.

La compagnia dislocata a Torino, fu affidata al comando del capitano del genio Penna, l'altra, con sede in Roma presso il distaccamento del reggimento alla Batteria Nomentana, venne in un primo tempo posta al comando del capitano del genio Santini, e poco tempo dopo del capitano Puglieschi al quale fu affidata, nello stesso tempo, anche la direzione dei corsi teorico-pratici di istruzione automobilistica per ufficiali delle Varie Armi.

Il 1910 fu anche l'anno nel quale venne effettuato il primo consistente acquisto di automezzi per l'Esercito: 450 esemplari, ripartiti tra varie ditte nazionali (ne parleremo, più dettagliatamente, in appendice a questo stesso volume).

Servizio del carreggio automobilistico

Nella campagna italo-turca il battaglione automobilistico costituì il Parco Automobilistico di Tripoli e poi quelli di Bengasi e Derna. Essi ebbero lo scopo principale di assicurare il rifornì-



Gli autocarri Spa, presentati al concorso militare del 1910, all'arrivo dopo la grande marcia ininterrotta di 800 chilometri (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

mento di materiali alle truppe sbarcate, ma fu loro affidato anche il compito di collaborare per le necessità richieste dallo svolgimento delle operazioni per la conquista dell'interno libico e per l'occupazione del Fezzan.

Negli stessi anni (1911-12) alle due compagnie del battaglione vennero affidati compiti relativi al servizio fotoelettrico, mentre furono costituite 6 nuove compagnie del «Treno Automobilistico» per trasformazione di altrettante compagnie del «Treno di Artiglieria».

L'iter che aveva condotto alla costituzione di queste 6 compagnie non era stato semplice, né scevro da aspre battaglie dialettiche tra proposte avanzate dallo Stato Maggiore, tese ad ampliare la componente automobilistica dell'Esercito, e il Ministero della Guerra restio, soprattutto per ragioni di bilancio, ad accettarle.

Era stato il primo, nel dicembre del 1910, a proporre una variante all'organico del 6º Reggimento Genio, tesa a portare da 2 a 6 le compagnie del Battaglione Automobilisti. Il Ministero, che non aveva ancora intravisto lo sviluppo che l'automobilismo stava prendendo, bocciò seccamente la proposta. Lo Stato Maggiore tornò alla carica, sostenendo che - per la realizzazione dei programmi prefissati – le compagnie non avrebbero potuto essere meno di quattro, tali che, all'emergenza si sarebbero potute trasformare, ciascuna, in parco automobilistico per ognuna delle 4 armate. Il Ministero respingeva questa ulteriore proposta come pure quella, successiva, di sdoppiamento e potenziamento delle stesse due compagnie, in caso di mobilitazione, da attuare con il personale che aveva frequentato i corsi di istruzione automobilistica dal 1908 in poi. Lo Stato Maggiore infatti giudicava, e forse non a torto, che in tempi pionieristici come quelli, per garantire il buon funzionamento dei trasporti d'armata, fosse indispensabile che il parco comprendesse una consistente aliquota di personale in servizio permanente. Il Ministero invece, in una valutazione globale della situazione, certo non priva di considerazioni di carattere economico, era giunto alla determinazione di attendere ancora un certo tempo, prima di incrementare ulteriormente il servizio trasporti con materiale automobilistico. Alla base del rifiuto veniva posta la considerazione che le varie armi erano già in forte sofferenza, e che non sarebbe stato ragionevole sottrarre loro altro personale per il rafforzamento della nuova specialità che si andava delineando. Inoltre – argomentava il Ministero – come esisteva la specialità del treno formata da personale proveniente dalla trazione animale, altrettanto si poteva fare per l'automobilismo: trasformare cioè la trazione animale in trazione meccanica.

Poiché in artiglieria era già in atto la graduale trasformazione dell'ippotraino in autotrasporto, ecco scaturire l'idea di trasformare 6 compagnie del treno di artiglieria in altrettante del treno automobilistico.

A nulla valse la successiva ribattuta dello Stato Maggiore, che cioè non potesse essere sufficiente la provenienza dal treno di artiglieria, dove non c'era nulla di tecnico, per transitare nell'automobilismo, che sulla tecnica basava invece tutto il suo essere (in parole povere: il fatto di saper condurre un mulo non era ragione sufficiente per saper condurre anche un autocarro) né che il battaglione automobilisti del genio aveva operato proprio per la formazione di personale apposito, ancora disponibile, anche se in congedo.

Il primo personale per i nuovi reparti fu attinto in piccola parte dal battaglione automobilistico, in quel momento impegnato nella guerra di Libia, in parte dalle preesistenti compagnie del treno di artiglieria (selezionando i più capaci) e in parte dalla leva più recente.

Le sei compagnie furono assegnate: 4 ad altrettanti reggimenti di artiglieria da campagna, e le altre due a reggimenti di artiglieria a cavallo. La loro dipendenza amministrativa fu quella naturale dal Comando del reggimento di appartenenza, mentre dal punto di vista tecnico vennero fatte dipendere dal Corpo di Stato Maggiore.

Con questo viaggio esplorativo, abbiamo così scoperto come e perché, a un certo punto della loro storia, gli autieri, nati genieri, si siano ritrovati artiglieri, o meglio, in condominio tra le due armi; come vedremo, per gran parte della Prima Guerra Mondiale, le loro mostrine saranno quelle dei reparti di artiglieria di appartenenza.

Sempre nel 1912, avveniva il «censimento e rivista dei veicoli automobili» esistenti nel Paese, per determinare quali di essi fossero idonei per l'impiego militare. La pubblicazione n. 111 «Servizio in Guerra - Parte 2 - Servizi

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

CAPITOLO 2

Logistici» Ed. 1912, prevedeva, per l'Esercito mobilitato, la costituzione del Servizio del «Carreggio Automobilistico» dotato di mezzi a traino meccanico. Esso aveva, come organo esecutivo principale, il «Parco Automobilistico di Armata», tanto caldeggiato nelle proposte dello Stato Maggiore. Si trattava di un ente preposto allo svolgimento di servizi di rifornimento molto complessi. I suoi compiti infatti, erano di rifornire viveri e munizioni, e il trasporto di ammalati e feriti, operando alle spalle delle truppe. Tali mansioni presupponevano precisi rapporti di dipendenza e connessioni con enti vari di commissariato, artiglieria, genio, sanità. Per questo erano necessari organi direttivi distribuiti presso i vari Comandi. Tali organi trovarono collocazione come «Uffici dei Traini Meccanici» presso la «Direzione Generale Trasporti e Tappe della Intendenza Generale dell'Esercito» e presso la «Direzione dei Trasporti e Tappe d'Armata» delle Intendenze d'Armata.

L'Ufficio dei Traini Meccanici, costituito presso l'Intendenza Generale dell'Esercito, aveva compiti di coordinamento per i trasporti sulle strade ordinarie a favore di tutto l'Esercito mobilitato, con la funzione primaria di ripartire i rifornimenti alle armate secondo i bisogni scaturiti dalle valutazioni operative.

Gli Uffici Traini Meccanici delle Intendenze di Armata dirigevano, invece, il servizio trasporti nell'ambito delle grandi unità provvedendo alle necessità delle truppe per mezzo di autocolonne costituite con automezzi del Parco Automobilistico d'Armata. A custodire il materiale automobilistico e a provvedere alle riparazioni necessarie fu destinato il «Deposito Centrale Automobilistico d'Armata», anch'esso organo di nuova costituzione.

Ciascun Parco Automobilistico d'Armata comprendeva un Comando, un laboratorio, un deposito, ed era composto da tanti autoreparti quanti erano i corpi d'armata e le divisioni di cavalleria alle dipendenze dell'armata.

Per gli autoreparti era prevista, peraltro, una articolazione in autosezioni differenziata a seconda del tipo di grande unità a cui erano destinati. Pertanto l'autoreparto di C.A. operava su tante coppie di autosezioni per quante erano le divisioni di fanteria e i supporti del C.A. stesso; l'autoreparto di divisione di cavalleria era invece costituito da 3 autosezioni. I parchi, oltre ai compiti relativi ai trasporti, esercitavano sorveglianza tecnica su tutti gli autoveicoli assegnati ai «Drappelli Automobilistici» (nuclei motorizzati destinati agli alti Comandi, alle sezioni di sussistenza e alle sezioni di sanità). Il termine «Parco» nato per analogia con i «Parchi di Artiglieria» era improprio, trattandosi non di un complesso di materiali di riserva, ma di un organo deputato a tutte le funzioni logistiche, dai trasporti, ai rifornimenti, alle riparazioni.

L'utilizzazione dei drappelli automobilistici si diversificava a seconda delle unità d'impiego. I drappelli assegnati agli Alti Comandi (Comando Supremo, Intendenza Generale, Comando d'Armata, Intendenza d'Armata e Divisione) provvedevano principalmente al trasporto dei comandanti e al servizio postale. Erano posti alle dirette dipendenze dei comandanti di Quartiere Generale o dei Capi di Stato Maggiore. I drappelli automobilistici destinati alle sezioni di sussistenza di grande unità, erano adibiti soprattutto al trasporto della carne fresca dai luoghi di macellazione alle sedi stanziali dei corpi, alla raccolta delle risorse locali, alla distribuzione dei viveri e dei materiali di consumo giunti dalle retrovie. I drappelli automobilistici di sanità erano destinati allo sgombero giornaliero degli ammalati dalle unità agli stabilimenti di tappa, ed al rifornimento celere del materiale sanitario. Dopo la battaglia, concorrevano, con gli autocarri del Parco Automobilistico, allo sgombero rapido dei feriti, secondo le disposizioni dell'Intendenza. Anche ai battaglioni ciclisti erano stati assegnati drappelli automobilistici per il trasporto dei viveri e dei materiali dei battaglioni stessi.

Come si vede, avendo recepito quali vantaggi può produrre all'organizzazione militare l'impiego dell'autotrazione, il Ministero della Guerra italiano, dall'anno 1911 all'anno 1912, aveva predisposto il primo ordinamento automobilistico capace di far fronte, in guerra, ai trasporti di truppa e materiali, il cui impiego rapido potesse risultare determinante nell'economia del conflitto.

I rifornimenti con autocolonna

Tutti gli organi automobilistici confluivano nel Servizio del Carreggio Automobilistico. Visti i suoi compiti, conviene esaminare in modo più particolareggiato quali trasporti erano ad es-

so affidati e con quale dinamica venivano svolti.

Da un confronto fra il rendimento del carro a trazione animale e quello dell'autocarro, osserviamo che, mentre il primo aveva una capacità di carico giornaliero di t. 1,5 per 30 km, un autocarro ne trasportava 4 per 120 km. Chiaro, il vantaggio dell'automezzo. Ma la situazione pionieristica e quindi deficitaria del settore imponeva allo Stato Maggiore una scelta delle esigenze da affidare al traino meccanico. Stabilito che i servizi prioritari riguardavano i trasporti dei viveri degradabili e degli uomini abbisognevoli di cure mediche, tutti i servizi affidati agli automezzi furono suddivisi in trasporti di ordine periodico e aperiodico. Quelli periodici si concretizzarono nell'impiego di un quantitativo fisso di autocarri per il rifornimento giornaliero dei viveri ordinari alle sezioni di sussistenza, il trasporto della carne macellata dai luoghi di macellazione alla truppa, e lo sgombero degli ammalati; quelli aperiodici furono caratterizzati dai rifornimenti dei viveri di riserva, di munizioni e materiali vari, nonché dallo sgombero urgente dei feriti. Al rifornimento giornaliero dei viveri concorsero, nella zona delle truppe, gli autocarri delle sezioni sussistenza; allo sgombero quotidiano degli ammalati e a quello dei feriti, le autoambulanze delle sezioni di sanità. Per il rifornimento di viveri dai magazzini avanzati alle sezioni sussistenza, venivano costituite delle autocolonne con numero di automezzi proporzionato alle truppe di cui le sezioni erano supporto. In particolare le autocolonne erano costituite da tante sezioni quante erano le divisioni di cavalleria che componevano il corpo d'armata, più una per le truppe suppletive. Ogni sezione trasportava una razione di pane, viveri complementari e avena per le truppe presso le quali era diretta. Le autocolonne potevano, nel viaggio di ritorno, sgomberare gli ammalati.

Per i trasporti aperiodici si formarono delle autocolonne con numero di automezzi variabile in relazione alle esigenze. Le formazioni che avevano compiuto un servizio potevano essere reimpiegate nello stesso giorno per far fronte ad altre esigenze. I conduttori potevano essere impiegati in servizio continuativo fino a venti ore nelle ventiquattro giornaliere (!!!).

I comandanti delle autocolonne non rispondevano dei carichi che erano invece affidati ai delegati degli stabilimenti avanzati. Si trattava di ufficiali e sottufficiali non appartenenti al Servizio del Carreggio Automobilistico a cui veniva affidato il compito specifico della sorveglianza dei carichi. I compiti del comandante erano infatti già abbastanza gravosi per poterne assumere altri: si trattava di condurre le formazioni su sedi stradali costruite per il carreggio animale e con conduttori privi di lunga esperienza di guida. Occorre tenere conto, inoltre, del fatto che gli automezzi erano lontani dalla perfezione meccanica e che spesso, pertanto, era necessario far fronte con riparazioni estemporanee ad avarie improvvise. Non sempre si trattava di autocarri gommati, e in questo caso era necessario procedere a velocità ancor più ridotta. Mantenere la disciplina di movimento era il compito a cui il comandante dell'autocolonna si dedicava maggiormente, e il successo del trasporto si può dire dipendesse quasi sempre dalle sue capacità professionali.

Le grosse autocolonne erano ripartite in sezioni o in gruppi a seconda del numero di automezzi che le componevano. Ogni sezione o gruppo doveva comprendere, possibilmente, automezzi dello stesso tipo. Ogni autocolonna era seguita da un autocarro vuoto di riserva, che trasportava meccanici e materiali per eventuali riparazioni. Se la distanza da coprire era contenuta in 120 km, venivano assegnati all'autocolonna 3 motocicli ogni 12 autocarri; se la distanza era maggiore, le motociclette erano 4.

Gli autocarri impiegati per il trasporto di esplosivi erano sistemati in coda alle colonne e durante la marcia dovevano mantenere una distanza interveicolare di 100 metri.

La velocità della colonna veniva fissata dal comandante del Parco in base alla natura, alla pendenza, al tracciato della strada da percorrere. L'autocolonna doveva essere sempre preceduta da un motociclo o da una vetturetta in perlustrazione. Altre motociclette facevano servizio lungo l'autocolonna per avvertire tempestivamente il comandante di eventuali pericoli o incidenti.

Il servizio rifornimenti con autocarri dai magazzini alle truppe venne sempre più assumendo dimensioni ragguardevoli coronando le aspirazioni e gli sforzi sostenuti dai primi assertori del nuovo mezzo nell'ambito dell'Esercito. Si schiudevano così nuove prospettive per l'organizzazione del Corpo Automobilistico.

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Rinvenire testimonianze di uomini tuttora viventi, che abbiano vissuto e operato nel periodo preso in esame, è impresa che contrasta contro le stesse leggi imposte dalla natura. L'uomo da rintracciare dovrebbe infatti rispondere ai seguenti requisiti:

– avere un'età compresa tra i 105 e i 110 anni;

– avere assolto (85-90 anni fa)) agli obblighi di leva;

– possedere ancora, a dispetto dell'età, facoltà intellettuali, mnemoniche e sensoriali (udito, soprattutto) tali da ricordare e riferire vicende così lontane, ascoltando e rispondendo a specifiche e precise domande.

Rintracciare una persona del genere, avrebbe del miracoloso. Ma una delle caratteristiche proprie dei miracoli è che, qualche volta, accadono. Noi, un uomo così, lo abbiamo trovato.

Sesto GISMONDI (mastro Sistino per gli amici) nato ad Anagni il 20 marzo del 1887, sta per compiere 107 anni nel momento in cui si sottopone alla nostra intervista.

Il nomignolo deriva al nostro personaggio dalla professione che egli esercita. Proprio così, «esercita», ora, al presente; perché alla sua incredibile età Sesto Gismondi lavora ancora, tutti i giorni, nella sua bottega di artigiano, a costruire mobili di ogni genere, di eccezionale bellezza e pregio artistico.

Si potrebbe obiettare che mastro Sistino non era autiere. Ma come avrebbe potuto egli esserlo se, al momento della sua vita militare, l'automezzo esisteva, a titolo poco più che sperimentale, soltanto presso la Brigata Ferrovieri del Genio? presso tutte le altre unità esistevano, solo ed esclusivamente, carri a traino animale. Sesto Gismondi, da soldato, faceva il carratore, cioè costruttore e riparatore di carri. E sotto questo profilo che cosa potrebbe egli essere considerato, se non il precursore dei nostri futuri e attuali meccanici di automezzi? Perciò ascoltiamo con rispettoso silenzio il racconto della sua esperienza militare che, pur vissuta in epoca priva di conflitti (il Gismondi era già troppo vecchio perfino per la guerra di Libia, che precedette la Prima Guerra Mondiale) ci riserverà qualche vera sorpresa.

«Partii soldato nel 1907. A quel tempo il servizio militare aveva una durata di tre anni, ma proprio mentre ero sotto le armi, essa venne ridotta a due. Per evitare però alle classi più anziane l'umiliazione e lo scorno di vedersi scavalcare, nel congedo, da quelle più giovani, la riduzione venne applicata progressivamente, e io venni congedato, anche se di soli pochi giorni, dopo la classe che mi precedeva.

Da Anagni ero stato chiamato a Roma, presso l'Arsenale dell'Esercito. Avendo io dichiarato il mio mestiere di carratore, venni sottoposto ad accertamento sulle mie effettive capacità. Rimandato presso il Distretto Militare di origine, quello di Frosinone, attesi per qualche giorno l'esito delle prove: se la commissione avesse espresso parere positivo sulla mia opera, sarei divenuto artigliere; in caso contrario, il mio destino sarebbe stato la fanteria.

Non dovette sembrar cattivo, il mio lavoro, visto che venni assegnato al 3º Reggimento Artiglieria da Fortezza, a Roma.

Mio comandante di plotone era il tenente Luigi Cacione, bravo giovane; il capitano, più scontroso e severo, si chiamava Lo Bianco, ed era abruzzese, di Sulmona. Il colonnello comandante di reggimento si chiamava Badoglio».

(Il Gismondi pronuncia con tale disinvoltura questo nome – come tutti noi si farebbe parlando di un antico compagno di scuola, o di un vecchio insegnante – che per un certo tratto del suo racconto restiamo nel dubbio che si tratti solo di un omonimo del celebre maresciallo che tanta parte ha avuto nella storia d'Italia della prima metà di questo secolo; più volte gli chiediamo se questo Badoglio si chiamasse Pietro, ma il Gismondi dichiara di non ricordare; il prosieguo del racconto chiarirà trattarsi della stessa persona).

«Era veramente una bravissima persona, questo colonnello – continua mastro Sistino – e si preoccupava continuamente delle nostre condizioni, considerandoci tutti come suoi figli. Durante le adunate di reparto egli ci raccomandava, con tono accorato:

– Cercate di essere bravi, non commettete mancanze disciplinari, perché altrimenti io non potrò ignorare il regolamento, e sarò costretto a punirvi; così voi andrete in prigione, e io non potrò dormire la notte, sapendovi in cella a soffrire!

Egli sapeva però essere anche molto severo con chi commetteva reati, specie se a danno dei propri compagni. Ricordo infatti l'episodio di un certo Fiaschetti, soldato addetto alla posta del reggimento.

Era da un po' di tempo che si verificavano dei furti dalle lettere che i soldati ricevevano da casa, finché un giorno un soldato, messosi a rapporto dal colonnello, si lamentò:

– Io ricevo continuamente lettere da mio padre, dall'America, nelle quali egli scrive di mandarmi ora un dollaro, ora due; ma nella busta questi dollari non ci sono mai.

Venne fatta una rapida indagine e, dietro l'armadio di Fiaschetti, venne ritrovato un gran quantitativo di lettere con ancora

dentro i soldi dei derubati. Subito arrestato e portato via, venne condannato a 14 anni di prigione.

In quel periodo, il governo aveva stipulato un contratto con una ditta tedesca per una fornitura di cannoni da 75 ma, per ragioni di economia, era stato concordato che la ditta fornisse solo la parte relativa all'arma, mentre l'affusto e le ruote sarebbero state costruite in Italia. Fu per questo che, il 15 aprile del 1908, mi mandarono a Napoli a lavorare presso un'officina, situata a Castel dell'Ovo, per costruire appunto ruote e affusti.

Si mangiava molto bene, a Napoli. Il piatto più abituale era il riso: piatti abbondanti, conditi molto bene. C'era infatti un capitano che, ogni giorno, veniva a refettorio, a mangiare il nostro stesso rancio per verificarne la qualità. Non altrettanto bene si mangiava a Roma.

Da Napoli venni poi trasferito a Ciriè, a pochi chilometri da Torino, presso un laboratorio dove venivano effettuate prove di resistenza sulle canne dei cannoni, con carica doppia; in pratica i pezzi che, ad esempio, erano calibrati per una carica da dieci chili, venivano provati con una da venti: se resistevano, il pezzo passava il collaudo; se la canna esplodeva, l'intera partita veniva rimandata in fonderia.

Queste prove, ovviamente, venivano effettuate in condizioni di assoluta sicurezza: il congegno di sparo veniva azionato mediante una fune, mentre noi ce ne stavamo al riparo dietro una spessa e robusta parete di acciaio.

Quando, sei anni dopo il mio congedo, scoppiò la Prima Guerra Mondiale, venni richiamato, ma non per il fronte. Fui inviato invece a Sampierdarena, presso la ditta Ansaldo che in quel periodo lavorava per la ditta Schneider per la costruzione di armamenti. Non indossavamo una divisa: il contrassegno del nostro stato di militari era una semplice fascia tricolore al braccio sinistro. Il nostro saluto, all'incontro con un superiore, consisteva nel toglierci il cappello».

A questo punto rivolgiamo a Sesto Gismondi la domanda strettamente pertinente l'oggetto della nostra indagine:

«Cosa ricorda, a proposito di automezzi nell'Esercito? Ce n'erano, dov'era lei?»»

«Sì, ce n'erano – è la prima risposta – *ma erano veramente pochi, e poi non erano come quelli di oggi; avevano infatti la messa in moto a manovella, sul davanti. Anzi, no...* – si interrompe mastro Sistino, immerso in alcuni istanti di riflessione – *queste macchine c'erano, ma dopo, quando venni richiamato per la Prima Guerra Mondiale. Al reggimento non ne avevamo affatto; ricordo infatti che, quando vennero ad arrestare il Fiaschetti, lo portarono via su un carro trainato da cavalli!».*

Le pagine del libro vivente che è la memoria di Sesto Gismondi, non sono che la conferma di quanto riferito, con molto meno calore, dai testi storici e dai documenti ufficiali: al momento del suo periodo di leva, gli automezzi nell'Esercito si contavano sulle dita di una mano, ed erano tutti accentrati, insieme a quel primo nucleo di automobilisti, presso la Brigata Ferrovieri del Genio.

Abbiamo parlato, in questo capitolo, anche del Corpo Volontari Ciclisti e Automobilisti. Ora, rintracciare vivente uno del V.C.A. della prima ora è ovviamente impossibile; ci vorrebbe un secondo miracolo, ma se un miracolo si ripetesse per due volte non sarebbe più tale.

Tuttavia, per parlarci di questo Corpo, abbiamo rintracciato qualcuno che, pochi anni dopo, trascinato dall'amor di patria che infiammava gli animi giovanili dell'epoca, si sarebbe arruolato come V.C.A. allo scoppio del Primo Conflitto Mondiale. Ascoltiamo la loro esperienza personale.

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

Galliano BOLDRINI, classe 1896, 95 anni al momento dell'intervista. Noto architetto fiorentino, Vicepresidente Nazionale dell'Ordine dei Cavalieri di Vittorio Veneto, Console della Repubblica di San Marino. Così egli narra la sua breve esperienza:

«Era il 1915 e, con l'entrata in guerra dell'Italia, decisi di interrompere gli studi e di arruolarmi volontario nell'Esercito.

Venni inquadrato in un reparto di Volontari Ciclisti, così chiamati perché usufruivano di una bicicletta quale mezzo di locomozione e di operazione. La nostra mansione era, sì, quella di fungere, all'occorrenza, da portaordini ma era, soprattutto, quella di combattere, alla stessa stregua di coloro che erano dotati di cavallo.

Dopo un breve periodo di addestramento, venni inviato, col mio reparto, sulla riviera marchigiana, a Falconara, con il compito di avvistare e contrastare eventuali sbarchi nemici a nord di Ancona».

L'esperienza del Boldrini nei V.C.A. si esaurisce qui. Quando poi la sua classe verrà chiamata alle armi, l'anno successivo, egli verrà inviato a Modena, a seguire un corso per Allievi Ufficiali, a seguito del quale diverrà prima «aspirante» poi sottotenente. Inviato a combattere sull'Isonzo, non lontano da Gorizia, il cammino del futuro grande architetto si incrocerà ancora una volta con la storia del Corpo Automobilistico. Riportiamo qui un altro passo della sua testimonianza, che si rivelerà preziosa alla luce di quanto riferiremo più avanti, nel cor-

CAPITOLO 2

so di questo stesso volume, a proposito di un giorno glorioso nella storia del Corpo. Ascoltiamo ancora il Boldrini.

«Sull'Isonzo restammo poco tempo, senza esser mai coinvolti in scontri armati, quando avvenne lo sfondamento delle nostre linee da parte degli Austriaci nel Trentino, nel maggio del 1916. Si trattava della famosa «Strafe Expedition». Il nostro reggimento, unitamente ad altri reparti, venne dirottato sull'Altopiano di Asiago, ad arginare l'avanzata nemica.

Il trasferimento delle truppe avvenne attraverso tre diverse modalità: in treno, in camion (i famosi 18 BL) e a piedi. A noi toccò quest'ultima soluzione. A tappe forzate, raggiungemmo la zona di combattimento.

Il risvolto tragicomico della vicenda venne fornito da un articolo del Corriere della Sera, che annunciò l'arrivo di «truppe fresche». Sentirsi definire «freschi» dopo una simile marcia forzata, aveva il sapore di una perfida ironia. A meno che il giornale non si riferisse a tutta la pioggia che avevamo assorbito durante il tragitto!».

Poche settimane dopo, il 13 luglio del 1916, mentre guidava il suo plotone all'assalto del Monte Rasta, il giovane sottotenente verrà ferito da una baionetta austriaca, e trascorrerà il resto della sua guerra nelle retrovie.

Sandro Cerri, oggi centenario, qui ventenne, in uniforme da Volontario Ciclista Automobilistica (foto Sandro Cerri).

Sandro CERRI, classe 1894, 99 anni al momento dell'intervista, nato a Piacenza, dove vive tuttora, ci fornisce un racconto ancora più dettagliato anche per aver egli trascorso tutta la sua vita militare prima come V.C.A. e in seguito come autiere per tutta la Prima Guerra Mondiale.

«Non avevo obblighi militari, perché di terza categoria (primogenito di madre vedova) ma, spinto da quell'amor di patria che allora animava la nostra gioventù, mi ero iscritto da vari anni al Corpo Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti. Il Corpo era stato concepito nel 1905, in seguito a notizie di manovre militari che lo Stato Maggiore Austriaco stava svolgendo tra l'Isonzo e il Natisone, in previsione di un'invasione del Veneto.

In quel tempo in Austria era stata costruita una linea ferroviaria a doppio binario che in brevissimo tempo avrebbe potuto trasportare forti contingenti di cavalleria dalla Galizia alla frontiera italiana. Inoltre una seconda ferrovia era stata costruita verso il Trentino e, quale prova generale, erano stati trasportati al nostro confine ben 70 reggimenti di cavalleria e altre armi.

Per evitare sorprese, il nostro Stato Maggiore aveva ordinato grandi manovre nel Veneto e aveva impiegato, nell'occasione, borghesi volontari muniti di bicicletta e moschetto. Il risultato soddisfacente di queste manovre fece nascere il Corpo V.C.A., con il patrocinio dell'ACI.

Sempre più frequenti, dall'inizio del 1915, si svolgevano manifestazioni patriottiche, al grido di «Trento e Trieste italiane!».

Con l'intensificarsi delle esercitazioni, ai primi di aprile noi V.C.A. partimmo per il campo, che si effettuava a Collecchiello, in quel di Parma. Prendemmo alloggio nella villa del marchese Paveri Fontana, una lussuosa residenza messa a nostra disposizione.

Avevo al seguito la mia fiammante Singer 350 cc. con cambio di velocità, una novità assoluta per quei tempi, acquistata per 1750 lire dai fratelli Orio.

Ai primi di maggio tornammo a Piacenza. Il 24 dello stesso mese, allo scoppio delle ostilità, il corpo V.C.A. venne chiamato alle armi. Concentrando a Piacenza i volontari di Cremona e Reggio Emilia, si formò un battaglione. Il nostro manipolo piacentino, agli ordini del tenente Riva, venne adibito alla difesa costiera, con destinazione Caorle.

Caorle: paese di miseria, come tutta la

zona. Poca cura per le strade, ma una certa ricercatezza nelle case, con facciate dai vivaci colori; dentro, la pulizia regnava sovrana: tutto lindo, splendente, lucido.

Il compito di noi motociclisti era quello di portaordini, mentre la vigilanza della costa era affidata ai ciclisti. Della guerra, giungevano a noi solo echi lontani.

La nostra retribuzione, oltre alla diaria, era costituita da un contributo chilometrico di 40 centesimi, mentre di una lira era quello degli automobilisti.

La vita, in quei luoghi, era ben diversa da oggi. Non erano state effettuate le grandi bonifiche del dopo guerra che avrebbero risanato il territorio. Allora era tutto ricoperto di acque stagnanti, e si marciava solo sulla sommità degli argini, che costituivano anche il confine tra i vari comprensori della regione. Miriadi di zanzare infestavano le campagne, e la malaria mieteva vittime in quantità. Per noi militari c'era a disposizione il chinino, con elevate e massicce dosi giornaliere: per i civili non c'era, come antidoto, nient'altro che grappa e vino.

Particolarmente pericolose erano le missioni notturne, perché si doveva procedere a lumi spenti, con la guida dei soli riflettori e dei razzi di segnalazione del nemico, specie a Duino, dove un potente riflettore illuminava la pianura per chilometri. Un attimo di disattenzione, e si finiva in uno dei profondi canaloni della zona.

A dicembre, lo Stato non ebbe più bisogno del nostro Corpo, e i V.C.A. vennero rimandati presso le sedi di partenza. Mentre i ciclisti transitavano nei reparti dei bersaglieri, noi in possesso di patente venivamo inquadrati nella compagnia automobilisti. A Piacenza vi era la quarta, al comando del terribile capitano Festa».

Continua, il racconto del comm. Sandro Cerri, ma lo riprenderemo più avanti, quando racconteremo le sue vicende di autiere nel corso della Grande Guerra. Va sottolineata una curiosità: la patente del Nostro reca il n. 982. Poiché a quell'epoca il numero delle patenti era progressivo per tutte le prefetture d'Italia, il Cerri fa parte del primo migliaio di automobilisti italiani.

Ardito DESIO, nato a Palmanova (UD) il 18 aprile 1897, e residente a Milano, ha 96 anni al momento dell'intervista.

Un nome che non ha bisogno di presentazioni, quello di Ardito Desio, geologo, scrittore, giornalista, alpinista. L'impresa alla quale è legato il suo nome è l'aver guidato, nel 1954, la spedizione che avrebbe portato alla conquista del K2, la cui cima venne raggiunta da Compagnoni e Lacedelli, membri della spedizione.

Quello che pochi sanno, invece, è che tra le primissime imprese della sua avventurosissima vita c'è stata la partecipazione, in qualità di volontario ciclista, alle prime fasi della Prima Guerra Mondiale.

Lo raggiungiamo nella sua abitazione di Milano, infiltrandoci tra un convegno e l'altro, tra una spedizione e l'altra alle quali il Nostro partecipa a dispetto della sua veneranda età; ma lo contattiamo più che altro per farci dare alcune precisazioni sulla sua esperienza che però, con un po' di spirito di opportunismo, andiamo poi a raccogliere dal suo volume autobiografico «Sulla via della sete, dei ghiacci e dell'oro» Edizioni De Agostini. Stralciamo alcuni dei passi più significativi sulla vicenda. Come vedremo, anch'egli, proprio come riferito in questo stesso capitolo, non avendo allora compiuto 18 anni, fu costretto a falsificare qualcosa.

«Io seguivo attraverso i giornali, con ansiosa aspettazione, le vicende belliche, parteggiando apertamente per gli eserciti alleati che combattevano sui due fronti, quello occidentale e quello orientale.

Un giorno in cui l'aria fresca della mon-

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

Il professor Ardito Desio, oggi novantasettenne, geologo, alpinista, giornalista e scrittore, ma famoso soprattutto per aver guidato la spedizione che portò, nel 1954, gli scalatori Compagnoni e Lacedelli alla prima conquista del K2, combatté nel corso della Prima Guerra Mondiale con la divisa di sottotenente degli alpini (nell'immagine), fino alle drammatiche vicende di Caporetto, nel corso delle quali venne fatto prigioniero. Nei primi mesi del conflitto, egli visse a pieno l'esperienza di Volontario Ciclista (foto Ardito Desio).

CAPITOLO 2

tagna aveva spazzato il cielo dalle brume invernali, salii sul colle del Castello con un mio compagno di scuola, un certo Giovanni Piacentini, per goderci il panorama delle montagne friulane. Salimmo lentamente, chiacchierando, la rampa che porta al Castello. Si parlava del più e del meno. Poi il discorso cadde sugli ultimi avvenimenti della guerra e sulla probabilità che l'Italia uscisse dalla neutralità per prendere parte attiva alle operazioni.

«A fianco dell'Austria?» mi chiese ammiccando.

Lo guardai sorpreso e soggiunsi: «C'eri ieri al comizio?»

«Sì, che c'ero», rispose, «e ho conosciuto un tale che faceva propaganda per iscriversi ai Volontari Ciclisti».

«Quali sono i requisiti necessari?»

«Avere compiuto diciotto anni e presentare la domanda corredata da alcuni documenti. Chi non ha compiuto i diciotto anni deve aggiungere il nulla osta del padre».

Non replicai subito: un pensiero mi era balenato nella mente: se andassi a iscrivermi ai Volontari Ciclisti?»

«E tu» domandai, «che pensi di fare? Hai intenzione di iscriverti?»

«Non lo so, forse. Ci sto pensando», rispose.

Io non volli rivelare subito il mio pensiero e sviai il discorso. Ero turbato. L'idea di andare a iscrivermi ai Volontari Ciclisti mi entusiasmava, ma molti ostacoli si presentavano. Fra l'altro non avevo ancora compiuto diciotto anni e, in quei momenti di ansia per tutti, non mi sentivo di chiedere il permesso a mio padre.

Qualche giorno dopo, nell'intervallo fra una lezione e l'altra, chiamai in disparte Giovanni e gli chiesi l'indirizzo di quel tale che faceva propaganda per i Volontari Ciclisti.

«Perché», fece subito Giovanni, «hai intenzione di iscriverti?»

«Ma, ancora non lo so», risposi, «comunque la cosa mi interessa».

«Bene, se hai di quelle idee dimmelo subito», soggiunse, «perché in tal caso verrei anch'io».

Ebbi un tuffo al cuore: l'avrei abbracciato.

«Sta bene; allora ti dirò che ho deciso di iscrivermi al più presto».

Dovetti recarmi a Palmanova per procurarmi i documenti necessari. Ce n'era però uno che mancava: il nullaosta del padre.

Rimasi per un giorno a tormentarmi senza riuscire a risolvere il problema.

Mi ripugnava falsificare la firma di mio padre. Alla fine il falso lo commise un mio compagno.

Fu così che tre giorni dopo feci il primo ingresso nel cortile dove in quei tempi solevano radunarsi i Volontari Ciclisti. Giovanni venne con me e poco tempo dopo vedemmo comparire anche Guglielmo, un mio compagno di scuola.

Intanto gli avvenimenti incalzavano e i movimenti di truppe sulle strade del Friuli si facevano di giorno in giorno più intensi.

La mattina successiva alla mia gita a Palmanova, Rino, il mio vicino di stanza nella casa dove soggiornavamo, irruppe poco dopo l'alba nella mia stanza esclamando:

«Ho udito uno strillone di giornali che annunciava la mobilitazione generale. Non so se ho capito bene, ma mi pare di non sbagliarmi».

Raggiunsi, correndo a precipizio, lo strillone e comperai il giornale. L'Italia aveva proclamato la mobilitazione generale: eravamo alla vigilia della guerra contro l'Austria. Ormai dovevo prepararmi a partire anch'io. Ebbi un istante di apprensione al pensiero di andarmene in guerra senza la benedizione di mia madre. Povera donna! Chissà quanto avrebbe sofferto. Ma ormai il dado era tratto e non potevo più fermarlo. Corsi ad acquistare un certo numero di cartoline postali, le riempii con notizie generiche e le indirizzai a mio padre. Misi le date posticipate di una, due, tre, quattro settimane e le lasciai a Rino perché le imbucasse il giorno segnato su ciascuna. Passai poi nel luogo di riunione dei Volontari Ciclisti. C'erano già gli anziani, i sottufficiali e qualcuna delle giovani reclute come me.

«Trovatevi tutti qui alle quattro del pomeriggio con le biciclette per andare a ritirare le divise di guerra e le armi. Mettete intanto in perfetto ordine le biciclette: si potrebbe partire da un momento all'altro»; questo era l'ordine. Io non stavo più nella pelle al pensiero di vestirmi anch'io da soldato.

Nel pomeriggio del giorno dopo ci recammo in una caserma poco distante ove ci venne distribuito il vestiario. Quando uscimmo dalla caserma provai una nuova emozione all'idea di essere anch'io soldato al servizio della Patria. Un profondo mutamento era avvenuto in me nel breve intervallo trascorso fra l'ingresso e l'uscita dalla caserma.

Era il 23 maggio 1915 e avevo superato da poco più di un mese i 18 anni!

La mattina del giorno dopo fui svegliato da Rino che, mentre studiava, aveva udito il discorso di due persone che sostavano sotto la finestra. «Hai sentito ch'è stata proclamata la guerra all'Austria?», dicevano.

Avrei voluto correre subito fuori, ma prima dovevo indossare la nuova divisa e non era per me una cosa tanto semplice. Tuttavia prima delle sette ero già nella sede dei

DAL PRIMO «AUTOMOBILE» AL PRIMO IMPIEGO BELLICO

Volontari Ciclisti ove regnava una grande animazione.

«Si parte, si parte. Forse oggi, forse domattina», si diceva. Tra me e me mi sentivo preoccupato poiché non conoscevo ancora bene il maneggio del fucile. Nella mattinata ci vennero distribuite le armi e le munizioni. Intanto il tempo si era messo al brutto e la pioggia intralciava le nostre operazioni.

Nella notte arrivò l'ordine di partenza. Poco dopo l'alba fummo inquadrati con tutte le armi e passati in rivista dal comandante. Alle dieci in punto la 66ª Compagnia dei Volontari Ciclisti usciva dalla caserma in bicicletta e, sfilando per la via Aquileia sotto un violento acquazzone, si diresse verso l'uscita della città, in direzione di Cormòns. Causa l'acquazzone, era mancato il pubblico che in quei giorni affollava le strade per applaudire i reparti diretti al fronte. Così noi partimmo senza applausi, alla chetichella, senza che nemmeno i nostri amici e i nostri conoscenti se ne accorgessero. Prima di sera raggiungemmo il Comando del 6º Corpo d'Armata che risiedeva a Cormòns. Il Comando distribuì i Volontari Ciclisti in qualità di portaordini ai vari reparti. I posti più ambiti erano quelli della fanteria, poiché – si pensava – è quella che avanza per prima e fra noi volontari c'era un grande spirito di emulazione ed entusiasmo senza limiti che ci faceva desiderare i posti in prima linea.

Io rimasi un po' deluso quando appresi di essere stato assegnato al Comando del 12º Reggimento Artiglieria da Campagna. Il Comando risiedeva alla periferia della città. Nella stessa giornata del nostro arrivo mi presentai al colonnello che mi assegnò alla 2ª Batteria. Il Reggimento intanto aveva ripreso la marcia verso Gorizia. Mi unii a un gruppo di soldati addetti ai cannoni che stazionavano in testa alla colonna. Mentre stavo chiacchierando udii un sibilo prolungato e subito dopo un'esplosione presso un ponte della strada, a una cinquantina di metri da noi. Subito dopo si ripeterono altri due o tre sibili accompagnati da altrettante esplosioni che mandarono all'aria il ponte. Quando mi voltai per domandare spiegazioni ai soldati che erano con me, mi trovai solo.

Rimasi allibito. Che diavolo era successo? Chi aveva fatto saltare il ponte? Erano state certo le mine, pensai. Ma non potevano attendere a farlo saltare che fossino passati?

Mentre stavo ponendomi questi interrogativi, mi sentii chiamare: «Ehi, volontario, volontario! Vuoi proprio lasciarci la pelle? Scemo, buttati giù». Avevo ormai capito che non si trattava di mine, ma di colpi di cannone sparati dagli austriaci con grande precisione. Se avessero allungato il tiro ci avrebbero mandati tutti in un baleno al Creatore. L'ordine di partenza fu sospeso sino al calar della notte. La colonna impiegò quasi un'ora per mettersi in marcia. Io mi affiancai a un trombettiere che seguiva un gruppo di ufficiali e mi avviai con la bicicletta a mano.

Camminammo qualche ora sostando di tanto in tanto. Attaccai discorso col trombettiere per chiedergli se aveva idea della nostra destinazione.

«Credo che siamo diretti a Gorizia. Forse ci arriveremo domani», disse.

«Ma gli austriaci ci lasceranno passare?», chiesi.

Il mio compagno non rispose e io non credetti di insistere. Mi sedetti sul ciglio della strada e non tardai ad addormentarmi con la testa appoggiata sul bagaglio legato alla bicicletta. Ma il mio sonno fu presto interrotto dal fiato di un cavallo che mi stava annusando la faccia. Balzai in piedi e mi accodai a un gruppo di soldati che si dirigevano con i cavalli verso il viale che risaliva la collina.

Arrivammo ad una villa disabitata che sorgeva al centro di una radura.

A poco a poco affluirono gli altri uomini e poi i pezzi d'artiglieria trainati da pariglie di cavalli che proseguirono per mettersi in posizione a qualche centinaio di metri dalla villa. Più oltre gruppetti di soldati di fanteria stavano riempiendo di terra sacchetti di juta. Uno di essi si volse e mi chiese: «Chi stai cercando?».

«Nessuno in particolare», risposi. «Facevo due passi».

«Due passi? Se ne fai troppi di passi da queste parti stai a vedere che vai a finire in bocca al lupo! Vai, vai indietro, giovanotto, che fai meglio».

Mi ritirai in buon ordine e in breve fui di nuovo alla villa Blanchis, ove si era sistemato un reparto della Croce Rossa.

Nei giorni seguenti, sulla collina che dominava la nostra posizione, il Podgora, la battaglia si fece più violenta. La nostra batteria continuava a sparare a tutto spiano. Io venni mandato più volte al Comando del reggimento, forse per chiedere munizioni o maggiori soccorsi per i feriti. Le autoambulanze facevano la spola fra la Villa Blanchis e l'ospedale più vicino, ma i feriti affluivano sempre più numerosi. Appartenevano a diverse brigate di fanteria, ma anche i carabinieri erano in linea.

Dopo tre settimane di quella vita, si diffuse la notizia ch'era scoppiato il colera fra i soldati. Si raccontava che gli austriaci avevano inquinato una pozza sorgiva alla quale si rifornivano d'acqua le nostre truppe di

CAPITOLO 2

linea. Gli ammalati arrivavano spossati, incapaci di reggersi in piedi e si struggevano per una sete inestinguibile. Io, quando non ero all'osservatorio in attesa di ordini, mi prestavo a soccorrere i feriti e gli ammalati. Le autoambulanze non bastavano più. I malati venivano coricati alla meglio sugli autocarri e trasportati negli ospedali delle retrovie».

Saltiamo, per ragioni di spazio, alcune umanissime e commoventi pagine, e riprendiamo più avanti.

«Dopo una breve permanenza al Comando della Divisione, venni inviato a Medana, sul Collio, presso un reggimento di artiglieria. Nei miei servizi di portaordini ero spesso costretto a percorrere lunghi tratti a piedi, con la bicicletta a mano, sotto la pioggia, specialmente di notte. Le mie mete più frequenti erano le linee che in quell'epoca correvano sui rilievi che fiancheggiano l'Isonzo. Il punto culminante era rappresentato dal caposaldo del Monte Sabotino, uno dei pilastri della difesa austriaca di Gorizia, tagliato obliquamente dal «trincerone» e dalle linee più avanzate, dominato dalle trincee austriache situate presso il crinale. A sud-ovest la montagna, con la sua vedetta a quota 609 – tristemente famosa per le sanguinose battaglie che vi si svolgevano di frequente – digrada verso le colline di San Valentino e di San Mauro. Parallela a questi rilievi corre una serie di groppe minori che portavano i nomi, poi divenuti famosi, di San Floriano, Oslavia, Peuma, Podgora. Fra il Sabotino e questi rilievi v'è il vallone di Podsènica che scende verso l'Isonzo, a monte di Gorizia. Più in basso v'erano la «Valle della Morte» e il «Lenzuolo Bianco».

Io avevo preso alloggio nell'unica cameretta rimasta in piedi di una casa diroccata vicino alle cucine della batteria. La vita non era tranquilla poiché, di tanto in tanto, arrivava qualche granata, mentre si sentivano fischiare nell'aria, seguiti da un rombo lontano, i marmittoni dei nostri calibri che tiravano sul Sabotino e sul Monte Santo, quest'ultimo oltre l'Isonzo.

Le nostre batterie erano i 75 da campagna ed erano pure puntate sul Sabotino.

Una sera mi vennero affidati due plichi che dovevo consegnare al Comando di una batteria sul Sabotino, ma non ero riuscito a sapere con precisione dove fosse in quel momento. Presi la strada di Quisca, ma ben presto dovetti abbandonare la bicicletta. Il tempo era piovoso e le granate fioccavano numerose dal cielo. Scesi a rompicollo lungo una stradetta esposta al tiro sino in fondo al vallone, ove trovai molti soldati che prendevano il rancio. Chiesi notizie del Comando. «Devi salire al trincerone», mi fu detto. «Prendi quel sentiero, poi troverai un camminamento e, se non ci lasci la ghirba per la strada, troverai il Comando... oppure gli austriaci!».

Mi avviai nella direzione che mi era stata indicata. Ero di servizio, dovevo innanzitutto fare il mio dovere; il resto non contava. Il sentiero era molto sdrucciolevole e difficile da seguire nell'oscurità. Per buona ventura di tanto in tanto si libravano nell'aria i razzi illuminanti che mi permettevano di riconoscere la via. Più oltre cominciarono a fioccare le pallottole, ma ormai mi ero familiarizzato con quei sibili sinistri e non ci facevo molto caso sino a che non li sentivo arrivare troppo vicino. Allora mi buttavo a terra e attendevo. Faticai a lungo per trovare il camminamento: di tanto in tanto avevo l'impressione di avere perso la strada e, vagando così al buio, mi tornava alla mente l'ammonimento ironico dei soldati: «...troverai il Comando oppure gli austriaci».

Mi arrestai per prendere fiato e cercare di raccapezzarmi. La sparatoria continuava sopra di me e le pallottole fischiavano da tutte le parti. Ero accucciato dietro un tronco reciso da una cannonata, quando, a breve distanza, si profilò un ombra. Mi rizzai e chiamai sottovoce: «Ehi soldato, ehi!».

L'ombra si arrestò un istante e si diresse verso di me, mettendosi subito al riparo dietro un mucchio di sassi.

«Mi puoi dire dov'è il Comando della batteria?», chiesi. L'ombra mi si fece vicina. Aveva una folta barba nera. Alla luce di un razzo mi accorsi ch'era un ufficiale, nientemeno che un capitano. Rimasi sconcertato: gli avevo dato del tu! Il capitano tirò fuori un accendisigari, lo avvicinò alla mia faccia riparandolo con la mano e l'accese per un istante.

«Ma, perdio, cosa fai qua Ardito? Mettiti al riparo, non senti come sparano?». Io ero imbarazzatissimo poiché non immaginavo chi potesse esserci davanti a me. Eppure mi conosceva: mi aveva persino chiamato per nome.

«Non stare qui: aspetta, seguimi e stai giù basso», replicò subito dopo.

Salimmo obliquamente un breve pendio: l'uomo-ombra doveva essere praticissimo dei luoghi perché, dopo pochi minuti, entrò in un camminamento, mi prese per mano e mi accompagnò sino ad un rifugio, una specie di nicchia scavata nel terreno. «Come, non mi riconosci? Sono Guido Canciani, tuo cugino, il marito di Maria!». E mi abbracciò.

«Come vuoi che ti riconoscessi con quella barba!», esclamai.

«Ma pensa che caso: chi avrebbe potuto immaginare di incontrarci quaggiù. Ma tu sei già soldato? Ma quanti anni hai?».

Rientro da una tattica alpina (da: «Cenni Storici del Corpo V.C.A.»).

Il nostro dialogo si svolgeva mentre tutt'intorno fioccavano le pallottole e le granate. Era un inferno, ma il nostro rifugio pareva sicuro e poi lui, Guido, ci doveva essere abituato poiché era in linea da vari mesi con un reggimento di fanteria. Io... ero in servizio e tanto mi bastava a darmi la tranquillità. Guido mi mostrò la via da seguire per raggiungere la batteria e mi diede appuntamento in fondo al vallone, presso le cucine. Il camminamento mi portò al trincerone e un altro camminamento allà postazione avanzata della batteria, in una specie di fossa della prima linea coperta alla meglio con teli da tenda. Consegnai i due plichi e ritirai le buste. Intorno a me i soldati si muovevano come spettri. Erano avvolti nelle mantelline imbrattate di fango; sul fondo della trincea v'era una melma appiccicosa che incollava le scarpe. Era una vitaccia quella che conducevano lassù: e poi con la morte sempre in agguato.

Scesi a valle con due feriti, facendo del mio meglio per aiutarli. Alle cucine trovai Guido che mi attendeva. Mi offrì una tazza di caffè caldo e del cioccolato. Rimanemmo una buona ora a chiacchierare. Guido era malaticcio: mi disse che aveva la febbre e che andava avanti a forza di aspirina. Aveva chiesto di essere mandato a riposo con il suo reparto e attendeva la conferma. Ritornai altre due volte sul Sabotino, ma Guido non c'era più.

Intanto con il progredire dell'autunno le piogge si fecero più insistenti e le strade dei colli di Gorizia diventarono impraticabili alle biciclette. I Comandi cercavano motociclisti. In tale situazione avevo scritto a mio padre pregandolo di procurarmi una motocicletta. Sarebbe stata, infatti, una umiliazione per me essere mandato nelle retrovie come persona inutile.

Un bel giorno venni fatto rientrare a Cormons, al Comando di divisione. Di là, qualche giorno dopo, raggiunsi Palmanova in bicicletta e ritornai motorizzato. Mi ero fatto spiegare da un meccanico come si faceva a mettere in moto la motocicletta ed ero partito per Cormons, ove mi sembrò di arrivare in un baleno. Fui aggregato al drappello motociclistico, del quale facevano parte parecchi miei compagni.

Il nostro servizio mi costrinse a diventare in brevissimo tempo un abile motociclista. Si partiva, infatti, verso sera e si doveva viaggiare al buio, senza fanali, su strade malandate, affollate di veicoli e di truppe. L'esperienza fu assai dura: più volte feci dei capitomboli pericolosi. Una volta andai a cozzare contro un mulo che si mise a correre all'impazzata e per poco non mi travolse. Un'altra volta uscii di strada al buio e feci un volo di parecchi metri, cadendo sopra un letamaio. Fu una fortuna, poiché quella materia molle attutì l'urto, altrimenti ci avrei rimesso l'osso del collo.

Continuai per circa un mese a prestare servizio al Comando di divisione, poi un bel giorno arrivò inaspettatamente dal Comando Supremo l'ordine di sciogliere il Corpo dei Volontari».

Finisce qui l'esperienza di Ardito Desio Volontario Ciclista. Richiamato con la sua classe, combatterà come sottotenente degli alpini e verrà preso prigioniero nella ritirata di Caporetto.

CAPITOLO 3

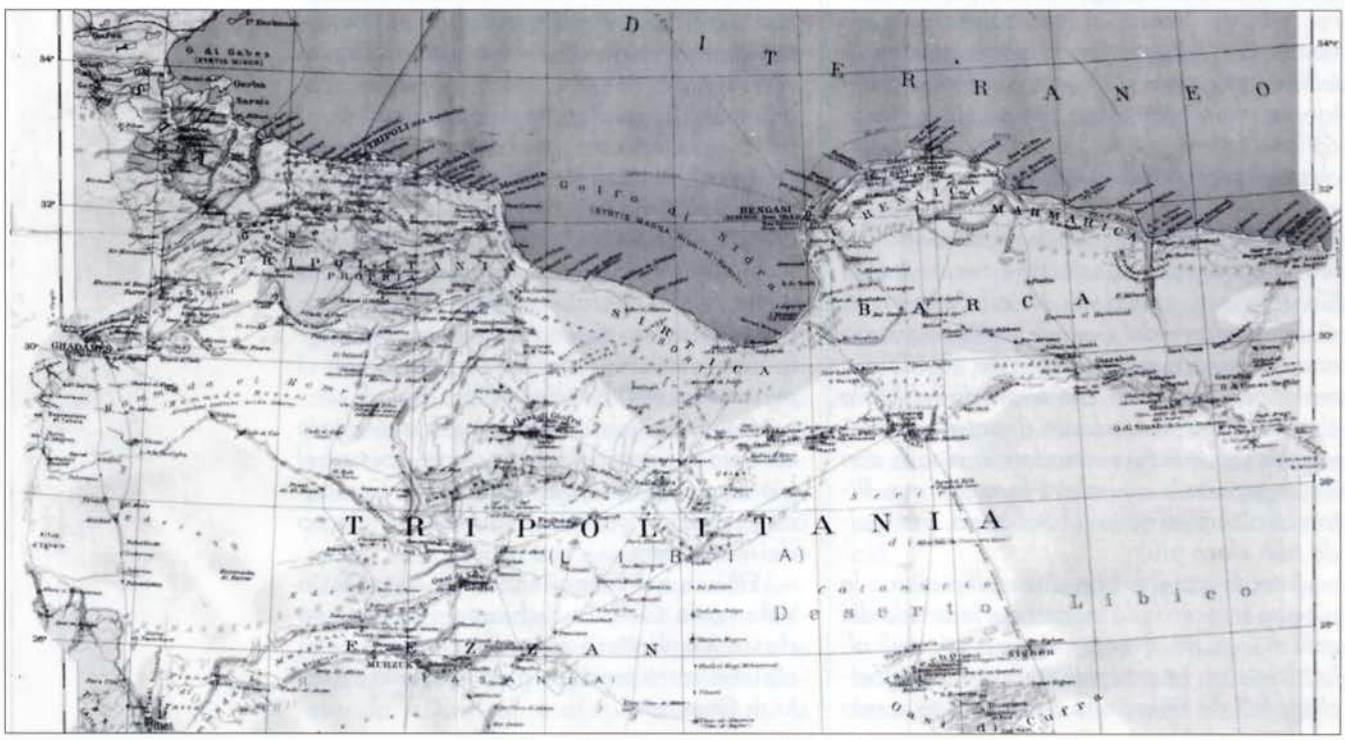
LA GUERRA ITALO-TURCA (1911-1912)

Dopo tante... prove generali, ecco il primo vero impegno: il conflitto Italo turco rappresenta l'avvento dell'autoveicolo sul campo di battaglia.

Una guerra entrata ben presto nel cono d'ombra del ben più cruento e vasto conflitto che avrebbe incendiato di lì a pochi anni l'Europa e per questo stesso presto dimenticata. Eppure forse nessun'altra spedizione bellica, prima e dopo di quella, era stata accompagnata da altrettanto favore popolare. Pur con i «se» e i «distinguo» di un buon numero di oppositori anche di chiara fama, nell'animo degli Italiani ferveva l'ardore patriottico. Un'ottica più attuale, ci porterebbe certamente a concludere che di guerra di occupazione pur si trattava, tesa a ledere i diritti di libertà e di indipendenza di un popolo (quello libico), e come tale da condannare e respingere.

Ma se ci riportiamo alla mentalità dell'epoca, vedremo l'impresa sotto una luce diversa, come in immagini filtrate da una lente colorata.Che l'Italia andasse ad occupare un paese vicino, e ad aprirsi una finestra nel Mediterraneo, era considerato un «diritto» inalienabile, e il volerglielo impedire, un autentico sopruso.

D'altra parte, non si andava a sopprimere la libertà di un popolo, ma so-

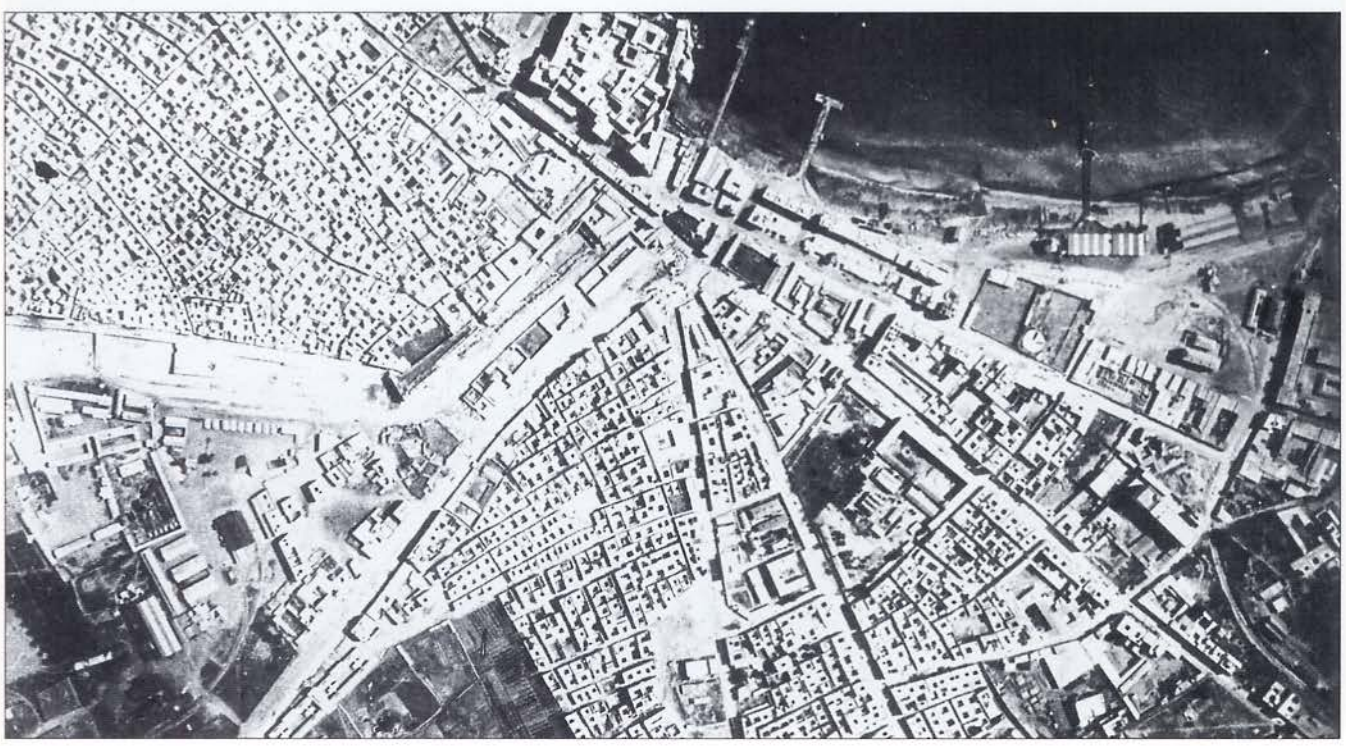


lo a sostituirsi a un altro dominatore che era la Turchia.

Unica formalità da soddisfare: l'approvazione da parte delle altre potenze europee. Ma tutte, chi più chi meno, avevano la loro brava convenienza a concedere il loro assenso, oppure qualche peccatuccio da emendare. Conveniva alla Francia, che aveva già per conto proprio occupato il Marocco (anche a livello di stati, una prepotenza altrui può essere presa a pretesto per giustificarne una propria). Potevano essere d'accordo gli Imperi Centrali (Austria e Germania), che intravedevano, nella spedizione, un diversivo atto a far passare dalla mente degli Italiani quella fissazione su Trento e Trieste. Non era certo contraria l'Inghilterra, che temeva una caduta degli stessi territori in mano ai Tedeschi, con grande rafforzamento della potenza di questi ultimi. Infine, un plauso arrivava anche dalla Russia, eterna nemica della Turchia.

Se vogliamo, anche la ragione fondamentale che l'Italia poteva addurre era certamente più valida di quelle che avevano indotto la Francia ad occupare il Marocco: i nostri connazionali residenti in Libia, e che lì avevano intrapreso attività lavorative, venivano sottoposti a continue angherie, da parte delle autorità locali, originate an-

Due vedute del Porto di Tripoli, dove avvenne il primo sbarco del Corpo di Spedizione italiano (foto SME - Ufficio Storico).



CAPITOLO 3

che da contrasti religiosi, e la spedizione poteva assumere funzione di crociata.

L'Italia poteva perciò partire con la benedizione dei partners europei.

Per tutta la primavera e l'estate del 1911 batté la grancassa della stampa, magnificando le ricchezze agricole e minerarie di quei territori, e rievocando gli antichi fasti della dominazione romana su di essi.

Proprio in quell'anno cadeva il cinquantenario dell'unità d'Italia, e l'impresa appariva quasi una adeguata celebrazione voluta dal destino.

C'erano, come detto, oppositori anche autorevoli (come Turati, Treves e Salvemini) non legati però a correnti o ideologie particolari; ma queste opposizioni non scaturivano da slanci umanitari verso le popolazioni che si andavano a soggiogare, bensì dalla considerazione che non valeva la pena sacrificare un solo uomo per conquistare «uno scatolone di sabbia».

Il vento del nazionalismo tuttavia soffiava forte, alimentato anche da poeti come D'Annunzio, mentre la più celebre sciantosa italiana, Gea della Garisenda, si presentava al pubblico vestita del Tricolore intonando «Tripoli, bel suol d'amore...»

Così, al primo pretesto utile (una nave turca carica di armi che sarebbe dovuta attraccare a Tripoli) l'Italia il 26 settembre lanciò l'ultimatum alla Turchia e il 29 successivo dichiarò lo stato di guerra.

Non era intento dell'Italia schiacciare subito la Turchia, ma solo obbligare gli ottomani a lasciare la Libia. La regione era vasta tre volte l'Italia, ed era abitata da popolazione della stessa religione degli occupanti, in territori non usuali alle truppe italiane per conformazione, risorse e clima.

La Tripolitania e la Cirenaica si estendevano lungo un litorale di 1500 km, e per una profondità media di 1000 verso il centro dell'Africa. La popolazione complessiva era valutata intorno a 1.500.000 abitanti.

La forza militare che la Turchia teneva in Libia contava 8 mila uomini circa, inquadrati in una divisione di 4 reggimenti con squadroni di Cavalleria e di Artiglieria armati con cannoni Krupp a tiro rapido. Ma il pericolo per l'Italia non derivava dalla forza di questo esercito, bensì dall'atteggiamento delle popolazioni indigene che, opportunamente «caricate» contro l'Italia per questioni religiose che facevano intravedere un pericolo per l'Islamismo, avrebbero ostacolato con ogni forza e con ogni risorsa la conquista italiana.

Le caratteristiche del terreno, impervio, aspro, difficilmente percorribile sugli altipiani, privo di acqua e di altre risorse nelle zone interne, cosparso di piccoli centri abitati molto lontani tra di loro lungo il litorale, spiegano come l'Italia rinunciasse fin dall'inizio a un'immediata penetrazione nell'interno.

Il Corpo di Spedizione è appena sbarcato al Porto di Tripoli (foto SME - Ufficio Storico).

Si procedette, invece, con azione lenta, ma efficace. I Comandi si dimostrarono efficienti, gli organici appropriati e, soprattutto, i servizi logistici organizzati. In quelle regioni desolate infatti, oltre ai normali rifornimenti bellici, si doveva trasportare tutto.

Alle 15 e 30 del 3 ottobre iniziò il bombardamento di Tripoli da parte della Marina italiana. Impossibilitati a rispondere a causa della minore gittata dei loro cannoni, i difensori della città si ritirarono verso l'interno e, il 5 ottobre, i primi marinai occuparono Tripoli. Il 10 ottobre partiva da Napoli il corpo di spedizione, agli ordini del generale Caneva, che l'11 sbarcava a Tripoli.

Il 23, con accaniti combattimenti ad Henni-Sciara Sciat, le nostre truppe riuscivano a respingere il contrattacco turco sostenuto vigorosamente da contingenti arabi che lottavano con astuzia, sfruttando le insidie del terreno e la loro proverbiale abilità di mascherarsi per imboscate improvvise. Contemporaneamente venivano occupate anche Tobruk, Derna, Bengasi, Homs.

Il fragore della guerra aveva chiamato a raccolta i Turchi e gli Arabi disseminati nell'immenso territorio. I combattimenti si susseguirono nelle zone di Tripoli, Homs, Misurata, Bengasi, Derna, e nella regione di Zuara. Le truppe lottavano su un terreno che rendeva estremamente faticosa la marcia e difficilissimi gli spostamenti, con temperature spesso torride, contro avversari che crescevano continuamente di numero.

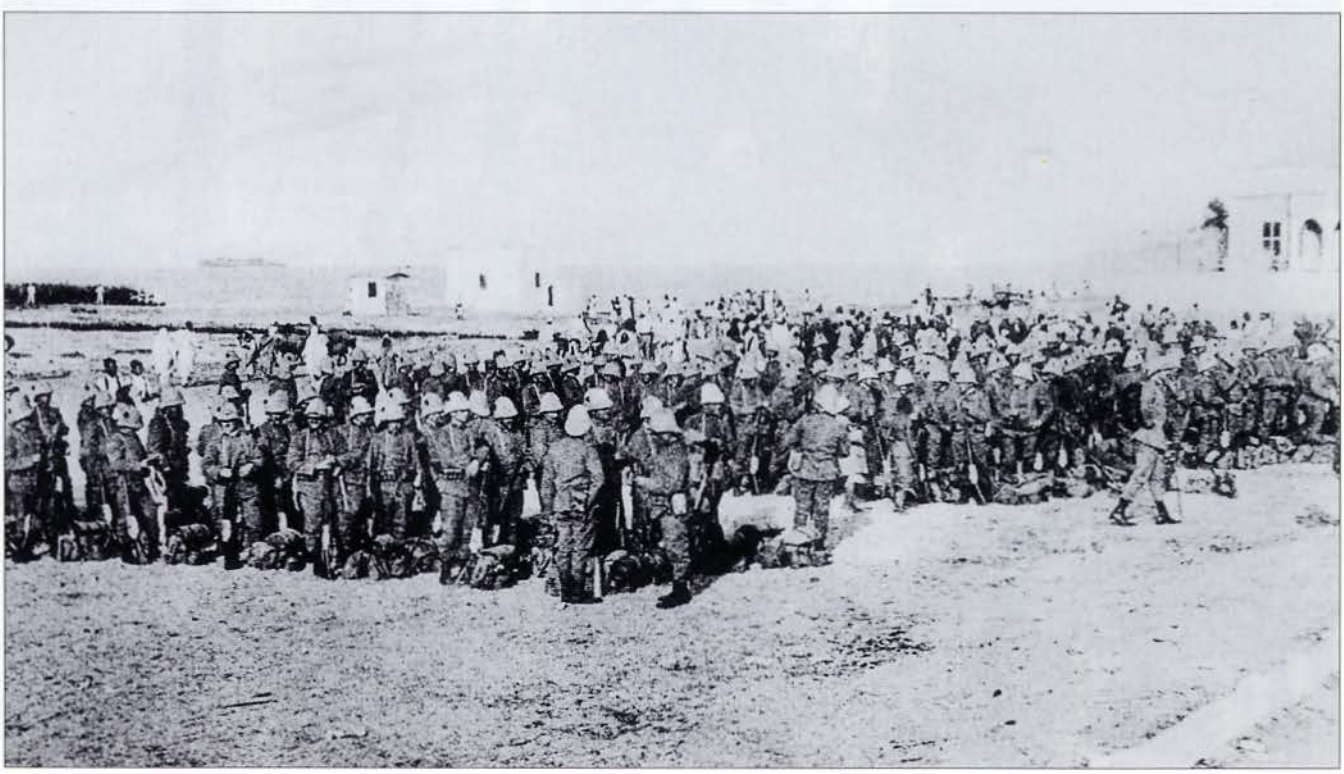
I combattimenti si susseguivano tra un uragano di fuoco di cannoni, fucili e mitragliatrici, inframezzati da assalti alla baionetta, sugli altipiani, o nel deserto per la conquista di un'oasi.

Il 5 novembre dello stesso anno, il Re Vittorio Emanuele Terzo dichiarava l'annessione della Tripolitania e della Cirenaica; il 4 dicembre avveniva la conquista di Ain Zara.

Tra gli avvenimenti più significativi del 1912, vanno citati: 23 gennaio, l'occupazione di Gargarisk; l'8 giugno: prima battaglia di Zanzur; 12 giugno: vittoria di Lebda; 8 luglio: presa di Misurata; 6 agosto: presa di Zuan, presso il confine con la Tunisia, impresa che tagliò la strada ai rifornimenti turchi; 20 settembre: seconda battaglia di Zanzur; 18 ottobre: firma del trattato di pace a Losanna, cui seguiva, nei giorni successivi, da parte delle altre potenze europee, il riconoscimento della sovranità italiana sulla Libia.

Alla fine della campagna, nel novembre del 1912, le perdite italiane assommavano a circa 2 mila morti e 5 mila feriti.

La conquista della «quarta sponda italiana» (così qualcuno aveva definito la Libia) era terminata. Ciò che stava invece per prendere avvio, era il tempo delle delusioni.



Altra immagine dello sbarco degli italiani (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 3

Nel valutare le ragioni del successo della campagna, non si può mettere in secondo piano la sagace organizzazione logistica, che richiese un impegno non indifferente. Si dovette provvedere a inviare in Libia, e tenere a numero, viveri e materiali per 100 mila uomini, creando depositi di vettovagliamento e basi secondarie sempre più numerose man mano che il territorio occupato si faceva più vasto. Da non trascurare lo sforzo per l'approvvigionamento dell'acqua, e per il trasporto e lo sgombero dei feriti, e l'impegno per trasportare «in loco» materiali per la costruzione delle opere in muratura.

L'attività degli automobilisti

Il servizio trasporti si occupò, agli inizi della campagna, prevalentemente delle operazioni di imbarco e sbarco per assumere via via sempre maggiore impulso nelle operazioni a terra. I primi 4 automezzi furono impiegati per lo sgombero delle banchine del porto di Tripoli dai materiali che affluivano senza soluzione di continuità. Si pensi che nei soli ultimi tre mesi del 1911 furono sbarcati 90 mila uomini, 22 mila animali tra buoi ed equini, e 40 mila tonnellate di materiali.

Il rendimento fornito dagli autocarri fu tale che presto si provvide ad aumentare il loro numero in zona, e furono costituiti autodrappelli e autoreparti formati con personale del Battaglione Automobilisti del 6º Reggimento Genio. Il numero complessivo degli autoveicoli avrebbe raggiunto, alla fine delle operazioni, le 300 unità, organizzate nei parchi automobilistici di Tripoli e Bengasi.

L'ottima prova fornita dai mezzi determinò, il 16 marzo del 1912, il primo salto di qualità: tutti gli automobilisti vennero raggruppati in una compagnia, comandata dal capitano di artiglieria Giulio Corazzi, proveniente dai corsi automobilistici di Roma. Era una compagnia staccata dai reparti del genio; dipendeva, dal punto di vista tecnico e disciplinare, direttamente dall'ufficio trasporti e tappe, mentre veniva considerata come distaccamento del genio sotto il profilo amministrativo.

Il riconoscimento dell'apporto fornito dagli automobilisti è testimoniato dalla Croce di Guerra al valor militare concessa alla compagnia di Tripoli con la seguente motivazione:

«Per gli importanti servizi resi durante la campagna di Libia dai componenti della compagnia, percorrendo arditamente sugli autocarri terreno insidioso e spesso infestato dal nemico».

Uno dei primi autocarri leggeri Fiat 15 bis, tipo Libia, giunto a Tripoli. (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana di A. Pugnani).

Gli autocarri furono impiegati a ritmi frenetici con percorrenze medie giornaliere incredibili, se rapportate ai terreni sui quali i trasporti venivano effettuati: zone desertiche, a volte su carovaniere che tali erano solo di nome, a volte addirittura fra le dune per evitare il nemico; si spingevano nei territori più interni per la formazione di basi secondarie e depositi a ridosso delle truppe combattenti; si sostituivano spesso agli organi di distribuzione per portare i viveri direttamente alle truppe impegnate sulla linea di fuoco.

Durante la campagna vennero utilizzati autocarri leggeri Fiat 15 bis detti «tipo Libia», derivati dall'autovettura tipo 3, ma dotati di ruote con gommatura pneumatica, e Fiat 15 ter, versione più aggiornata delle bis con prestazioni ovviamente superiori.

Il comportamento di questi mezzi e le loro prestazioni stupirono gli stessi Comandi che ne avevano deciso l'impiego sperimentale. I soldati ai quali era stata affidata la guida di un autocarro erano particolarmente fieri dell'incarico; non si staccavano dal loro mezzo per nessuna ragione al mondo, lo curavano con amore quasi morboso, rinnovando l'antico mito alpino del conducente e del proprio mulo. Ma l'automezzo non rappresentava per l'automobilista un feticcio; era piuttosto motivo di distinzione e di orgoglio: era il simbolo di quella civiltà e di quel progresso da trasportare in terra d'Africa, che ogni soldato sentiva come primo obiettivo della propria missione.

La battaglia di Zanzur

Il primo intervento diretto di un mezzo meccanico in un'azione di guerra è datato 9 giugno 1912 quando fu conquistata, dopo accanita lotta, la posizione di Sidi Abdul Gelil che domina l'oasi di Zanzur, a occidente di Tripoli. L'azione tattica italiana prevedeva di annientare le truppe arabo-turche che presidiavano in quella posizione e di battere le successive forze che prevedibilmente sarebbero giunte in soccorso del nemico, per mantenere l'importante posizione. Si trattava infatti di un marabutto che consentiva ai turco-arabi il controllo di una vasta zona di transito per le carovane, e che era perciò difeso da vari ordini di profonde trincee e ricoveri.

L'azione contro il marabutto fu condotta da forze della divisione «Cameрana», e delle brigate «Giardina» e «Rinaldi». Il combattimento si svolse sulla spiaggia tra Gargarisk e Sidi Abdul Gelil, percorsa da una dorsale rocciosa a falde ripide, con burroni improvvisi e cosparsi di sterpi. Più all'interno, rispetto al mare, il litorale diveniva di tipo desertico, con dossi profondi, avvallamenti, dune e piccole alture. Contrapposti, 15 mila uomini per parte.

La battaglia era stata preparata con molta cura. Da Gargarisk, tutti i giornalisti erano stati invitati ad assistervi, per narrare alla popolazione della madrepatria con quale valore e impeto si battessero i soldati italiani. Il combattimento sarebbe stato infatti descritto come il più importante dell'intera campagna e celebrato come la più bella vittoria italiana della guerra.

Gli stessi giornalisti e il Comando Supremo italiano riconobbero, nell'occasione, l'importanza, in battaglia, delle unità automobilistiche.

Alle ore 02.00 del mattino di quel famoso 8 giugno 1912, partiva da Tripoli il primo nucleo di 54 autocarri Fiat 15 ter, divisi in 4 piccole colonne. La prima, di 10 autocarri, fu messa a disposizione del servizio di Sanità; le altre (due di 15 e una di 14 automezzi) trasportavano reticolati, badili, gravine, paletti, strumenti da zappatore, e gelatina esplosiva. Per il terreno fortemente accidentato, occorreva porre particolare attenzione, poiché parte del carico era costituito da esplosivo.

Alle 06.45 le autocolonne, sorpassata la linea delle artiglierie, si addentrarono per circa 4 chilometri nella zona della prima linea. La fucileria turca aprì un fuoco violento; alcuni automezzi, e un conduttore, vennero colpiti, ma l'avanzata continuò sul terreno sconnesso e poi sulla carovaniera, fino a sottrarre gli autocarri al fuoco grazie all'abilità dei conduttori e all'azione diversiva di fiancheggiamento intrapresa dalle nostre truppe.

Seguendo un percorso impervio che aggirava a nord le posizioni nemiche, le colonne, alle 08.25 raggiungevano, fra le dune e gli avvallamenti, gli sterpi e la sabbia, la piccola moschea di Abdul Gelil che da poco era stata occupata dal 3º Battaglione del 40º Fucilieri. Il materiale trasportato consentiva agli zappatori del Genio di eseguire i lavori di rafforzamento.

Occorreva ora provvedere allo sgombero dei feriti e alla raccolta dei materiali dispersi sul campo di battaglia. Gli autocarri percorsero in lungo e in lar-

Ambulanza su Fiat tipo Libia. Anno 1913 (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana di A. Pugnani).

go l'area del combattimento, trasportando con tempestività i feriti all'ospedaletto da campo o alla stazione ferroviaria di Gargarisk, e i materiali alle oasi.

A Gargarisk altri sette automezzi facevano la spola con i luoghi di cura più vicini per ricoverare i feriti.

Esaurito il loro compito sul campo, gli autieri ricomposero gli autocarri in tre colonne. Una fu inviata a Tripoli a caricare i viveri per le truppe che avevano occupato la moschea di Abdul Gelil, le altre due furono fatte partire per Gargarisk, per trasportare allo stesso marabutto gli equipaggiamenti del 6º e del 40º Reggimento Fanteria.

Ultimati questi trasporti, ed effettuata una breve sosta, le autocolonne ripartivano per Tripoli, dove giungevano alle 21.00 con tutti gli automezzi in efficienza: 19 ore ininterrotte di guida!

Il Comando del Corpo di spedizione aveva riconosciuto il contributo dato dalle unità automobilistiche alla vittoria di Zanzur, ed aveva esaltato lo spirito di sacrificio, il coraggio, la perizia, la resistenza fisica dei conduttori. Così pure era stata riconosciuta l'ottima prestazione fornita dai Fiat 15 ter che, pur impegnati su terreni sconnessi, sabbiosi e cedevoli, avevano percorso chilometri su chilometri per un'intera giornata, senza rilevanti avarie.

L'avvento dell'automezzo aveva spinto molto avanti la soluzione di un grosso problema basilare quale quello della Sanità, problema costituito dalla inadeguatezza, sia qualitativa che quantitativa, dei mezzi di trasporto. Non è difficile valutare la differenza che corre, per un ferito, tra l'essere soccorso, magari soltanto alla fine della battaglia, con un carro trainato da buoi (e con lo stesso mezzo essere trascinato presso un posto di medicazione o un lontano ospedale da campo), e l'udire il rombo del motore di un automezzo che si ferma a pochi passi e che rapidamente lo fa volare verso la possibile salvezza.

La battaglia di Zanzur aveva mostrato a tutti la possibilità di voltare pagina sull'organizzazione degli sgomberi. Così scrive al proposito Andrea Maggiorotti nel suo «L'automobile a benzina e il suo impiego nell'esercito»:

«S.E. il Ministro della Guerra, visitando i prigionieri di guerra custoditi a Caserta, chiese a un ferito ch'era stato raccolto dai nostri durante la battaglia di Zanzur:

– quanto tempo sei rimasto sul terreno?

– Oh, Generale – rispose il ferito – non erano dieci minuti che ero caduto, e già gli Italiani mi avevano raccolto sui loro autocarri.

E ricordo pure che appunto alla battaglie di Zanzur i nostri soldati ebbero sulla linea di combattimento, col vitto caldo, anche il ghiaccio (...) Vi è da sentirsi altamente soddisfatti di aver concorso a dotare l'Esercito di un mezzo che, mentre aumenta la sua potenza, attenua grandemente gli ineluttabili orrori della guerra.»

L'eco del generoso comportamento dei conduttori e della brillante prestazione degli autocarri giunse ben presto alla madrepatria: per il Corpo Automobilistico si aprivano nuove prospettive di impiego.

La difesa di Misurata

Dopo sapiente preparazione, le truppe del gen. Camerana e del gen. Fara, l'8 giugno 1912 avevano occupato la città di Misurata, alle porte della Sirte. La città si era adattata al nuovo dominio. I mercanti arabi ed ebrei facevano affari d'oro con il commercio dei famosi tappeti e delle stoffe pregiate; ma fuori delle mura, nelle oasi circostanti, si erano rifugiati consistenti gruppi di ribelli che, con sortite improvvise, impedivano il consolidamento delle truppe italiane nel territorio. Il 30 agosto essi, rinforzati da nuovi contingenti arabi, tentarono un'azione di più ampia portata, prima contro le carovane che percorrevano la strada da Zorug a Misurata, poi contro la stessa trincea italiana. Occorreva fronteggiare la situazione con rapidità.

Un'autocolonna trasportò rapidamente sul posto due compagnie del 35º Fanteria e una di ascari, e questo fece desistere i ribelli dal tentativo. Sbandati e decimati, i ribelli tornarono a rifugiarsi fra le dune.

L'episodio bellico aveva dimostrato, una volta di più, quale importanza poteva rivestire, sull'esito finale di un'azione, la tempestività di un autotrasporto, ed era stato, anch'esso, una primizia: per la prima volta, infatti, l'automezzo era stato impiegato non per movimentare materiale o per sgomberare feriti, ma per il trasporto rapido di

Il generale italiano con lo stato maggiore, in una posa da conquistatore: sguardo dritto verso l'obiettivo e i piccoli bambini arabi seduti vicino alla «Fiat», simbolo della nascente industrializzazione italiana. (Foto SME-Ufficio storico)

CAPITOLO 3

truppe combattenti. Un episodio limitato ma significativo al tempo stesso, quasi la prova generale di quello che sarebbe avvenuto, in misura largamente superiore e su scala ben più vasta, nel corso della Prima Guerra Mondiale.

A seguito della positiva esperienza maturata, e in previsione di future operazioni, venne notevolmente ampliato il parco macchine. Alla fine di ottobre del 1912, quando venne stipulato il trattato di pace di Losanna, il parco di Tripoli poteva contare su oltre 200 macchine, sulle quali operava una compagnia di 250 conduttori, forniti sempre dal Battaglione Automobilisti del Genio che in quel momento, come riferito nel precedente capitolo, era severamente impegnato nella costituzione delle sei compagnie automobilisti di artiglieria.

Con la cessazione delle ostilità, e il riconoscimento del possesso dei territori all'Italia da parte delle potenze europee, si provvide a completare l'occupazione verso l'interno: l'automezzo, anche in tale frangente, ebbe occasione di dimostrare la sua ormai indiscussa utilità.

Il dopoguerra

Terminata la serie delle grandi battaglie contro i Turchi con l'occupazione e con il proclama di annessione della Tripolitania e della Cirenaica, fu necessario da una parte provvedere al mantenimento del possesso dei territori occupati, dall'altra ad estendere l'occupazione verso l'interno. Non mancarono certo gli scontri (che si sarebbero protratti addirittura fino al 1932) contro quelli che venivano definiti «ribelli», non più però con la dimensione di vere e proprie battaglie, ma di scaramucce più o meno violente, gesta di guerriglia di un popolo fiero che lottava accanitamente per la propria terra, o di operazioni di polizia contro atti di brigantaggio.

La presenza automobilistica in Tripolitania era rappresentata dal Parco Automobilistico di Tripoli, in Cirenaica da quello di Bengasi. Da essi dipendevano poi distaccamenti e autodrappelli distribuiti su tutto il territorio, come a Zuara, Homs, Misurata, Sebha, Sirte, Suluk, Agedabia, Merg.

Molteplici, naturalmente, e impossibili da raccontare tutti gli episodi, grandi e piccoli, che videro coinvolti i reparti automobilistici. Ci limiteremo a riferirne due, di particolare rilievo, ad esemplificazione del clima respirato da tutte le unità, automobilistiche e non.

Il 5 gennaio del 1914 un'autocolonna di 9 macchine era partita per uno dei consueti servizi di rifornimento ai tanti presidi del territorio libico, scortata da 30 militari del 16º fanteria, agli ordini del sottotenente Barbagallo. Giunta a Regima, la scorta venne rinforzata con altri 11 militari di quel presidio, a causa della segnalazione della presenza, da un paio di giorni, di un gruppo di ribelli di consistenza im-

Il Parco Automobilistico di Tripoli (foto A.N.A.I.).

precisata presso l'uadi Magui, a sud del Gattara.

Da Regima, l'autocolonna proseguì indisturbata per El Abiar quando, giunta nei pressi di Bu Marian, al sergente maggiore automobilista addetto alla colonna parve di scorgere, sulle alture circostanti, alcune sfuggenti figure di beduini, ma il comandante della scorta fu dell'avviso che non vi fosse nulla di così grave da consigliare un ritorno a Regima. Compiuto il rifornimento anche a El Abiar, alle 12 la colonna prese la via del ritorno, con altri 5 militari di quel presidio, tra cui due malati che avrebbero dovuto raggiungere Bengasi.

Il comandante del presidio di El Abiar, informato nel frattempo sull'avvistamento dei ribelli, aveva disposto che le due compagnie alle sue dipendenze, che con le due sezioni mitragliatrici erano a poca distanza dal forte per esercitazioni, si dirigessero, manovrando, verso Bu Marian, ma senza mai allontanarsi troppo dalla protezione offerta dalle artiglierie del forte.

Alle 13 la colonna, giunta a quattro chilometri a ovest di Bu Marian, venne all'improvviso fatta oggetto di tiri di fucile da parte dei beduini sull'altura a sud della carovaniera. All'attacco, la colonna si fermò, e gli uomini della scorta, d'istinto, si gettarono a terra e si sparpagliarono sul terreno circostante, alla ricerca ognuno della posizione più favorevole per rispondere al fuoco.

L'azione era cominciata da pochi minuti quando un altro gruppo di beduini apparve dalle alture a nord, con l'evidente intenzione di accerchiare la colonna. Senza pensarci su due volte, il sottotenente diede subito ordine di riprendere la marcia.

Nella concitazione dell'azione, tra il rumore dei motori e il crepitio degli spari, all'ufficiale non venne in mente di controllare che tutti fossero risaliti a bordo dei veicoli. Così rimasero a terra coloro che, allontanatisi per rispondere al fuoco, non avevano udito l'ordine del sottotenente, e non erano stati visti dai compagni perché occultati dalle pieghe del terreno.

Dopo una quindicina di minuti di corsa con i motori spinti al massimo, un guasto a un motore costrinse la colonna a fermarsi di nuovo. Solo così, un soldato a bordo della 6ª vettura poté raggiungere quella sulla quale era il comandante, per avvertirlo che non tutti i soldati erano risaliti. Si potrà ben immaginare lo stato d'animo dell'ufficiale, una volta presa coscienza dell'enormità dell'errore commesso, ma si potrà anche capire la sua riluttanza a tornare indietro, nell'incertezza sul numero dei ribelli, che non consentiva di valutare l'opportunità di ingaggiare un combattimento quasi certamente in condizioni di netta inferiorità; per questo, il sottotenente Barbagallo decise di raggiungere il presidio di Regima, chiedere rinforzi, e con essi tornare sul posto. Cosa che fu subito fatta.

Con gli stessi mezzi, cento uomini partirono da Regima e tornarono a Bu Marian; contemporaneamente anche il comandante del presidio di El Abiar, avvertito telefonicamente da quello di Regima, diede ordine alle compagnie inviate al seguito della colonna, di accelerare la marcia e raggiungere la località dello scontro.

Quando l'autocolonna raggiunse di nuovo Bu Marian, trovò sul posto, a 200 metri dalla carovaniera, gli uomini giunti da El Abiar e, a terra, a scontro ormai concluso, dieci soldati morti e un ferito grave (che sarebbe poi morto poco dopo a Regima). Miracolosamente vivo, nascosto dentro una buca dove gli arabi non l'avevano scorto, l'unico superstite, il soldato Paccagnella.

Mancava all'appello il soldato De Martini: alcuni giorni dopo, notizie fornite da collaboratori locali, informavano che egli era stato fatto prigioniero.

Indagini successive portarono a dimostrare come i difensori dell'autocolonna, nella situazione disperata nella quale erano stati abbandonati, si fossero difesi con le unghie e con i denti: tutte le ferite presentavano il foro d'entrata sul davanti del corpo; e i morti arabi lasciati sul terreno, che i loro compagni non erano riusciti a portar via, erano un chiaro segno di come essi avessero venduto cara la pelle. Per questo, tutti i caduti vennero proposti per una ricompensa al valor militare alla memoria.

Il sottotenente Barbagallo, per l'eccessiva fretta dimostrata nell'ordinare la partenza senza assicurarsi che tutti gli uomini fossero risaliti a bordo dei mezzi, venne punito con un mese di arresti in fortezza.

Una nota di biasimo non venne risparmiata neppure al sottufficiale automobilista addetto alla colonna, per aver fermato la stessa al momento dell'attacco.

Il secondo episodio lo racconteremo stralciando da una memoria, ricca di cruda drammaticità, dell'allora sottotenente Matricardi, effettivo all'autoparco di Bengasi.

CAPITOLO 3

«In quel periodo di pionierismo militare, sia le norme e gli insegnamenti verbali, sia quelli redatti nelle circolari, erano pochissimi e vaghi, mentre dal lato pratico le difficoltà erano dilatate dalla mancanza di ricoveri adatti e dalla promiscuità dei tipi di autocarri in dotazione, tutti costruiti dalle ditte italiane Lancia, Zust, Scat, Isotta Fraschini, ed ultima nel tempo la Fiat, con i suoi nuovissimi 15 ter, i quali erano gli unici veicoli ad avere la trasmissione a cardano in luogo delle catene che spesso saltavano a causa degli strappi dovuti alle asperità delle piste. La media delle soste causate da guasti meccanici o dalle forature dei pneumatici era di circa 8 per ognuna delle missioni consuete.

Nel marzo del 1914, una colonna formata dalle tre armi (fanteria, artiglieria e cavalleria), al comando del colonnello Latini, si mise in marcia verso il sud di Bengasi, con il compito conclusivo dell'occupazione di Agedabia. Tutti i nostri autocarri, dopo averla vettovagliata nelle varie tappe, partirono da Bengasi con il carico al completo per proseguire poi nell'ultimo tratto insieme alle truppe da noi raggiunte ai pozzi di Zuetina a tarda sera.

Nella stessa notte i beduini, che in gran numero attendevano nascosti, ci circondarono, ed al primo colpo di fucile di una nostra sentinella, si precipitarono nell'accampamento sparando e seminando scompiglio e morte, ma furono poi efficacemente contrastati dai nostri che, purtroppo, erano stati sorpresi nel sonno.

Alla mia sezione autocarri era stata aggregata una – mai vista – autofotoelettrica, i cui serventi mi chiesero, all'inizio del combattimento, se dovevano farla funzionare pur nella luce della luna piena. Evidentemente non ve n'era bisogno, ma sorgendomi il dubbio che il tenerla spenta potesse essere interpretato come cautela dettata dalla mia paura, chiesi invano il parere di altri ufficiali, e decisi quindi di rivolgermi allo stesso colonnello comandante della colonna.

Mi misi perciò in moto in quell'infernale ambiente in cui i nostri soldati correvano da una parte all'altra e gli ascari con i loro sciamma bianchi non si distinguevano dai beduini coperti da barracani, e molti sparavano in direzioni diverse, mentre molti cavalli, legati tra loro alla cavezza, fuggivano pancia a terra travolgendo tende, carri e uomini.

Passai vicino al tenente colonnello di artiglieria Pizzoni il quale, in pantofole e in maniche di camicia, aveva sostituito due artiglieri morti ai suoi piedi e faceva fuoco con un pezzo da montagna.

Dal celebre giornalista Guelfo Civinini, che in piedi sparava contro beduini nascosti dai cespugli, seppi dove il colonnello si era diretto, e seguitando poi nella ricerca raggiunsi l'amico tenente di cavalleria Fabio Friozzi, anche lui scamiciato e in pantofole, che con la sciabola sguainata in mano, gridava queste precise parole: «A me, Ussari di Piacenza, a me, per l'onore dell'Italia e dello squadrone!»

Lo salutai con un cenno e proseguii nella vana ricerca fino a quando, ritornando al parcheggio, diedi ordine di accendere la fotoelettrica. Qualche minuto dopo, alcune pallottole la colpirono, ed essa cessò di funzionare.

Al primo chiarore dell'alba i beduini si ritirarono, ed io ebbi l'ordine di caricare alcuni uomini su tre automezzi ed andare alla ricerca dei feriti e dei morti per trasportarli in posti indicati.

Mi fermai dopo qualche minuto presso un gruppetto che attorniava un caporale di cavalleria disteso supino sul terreno, assistito da un tenente medico. Il ferito così parlò: «Muoio; mi faccia portare lo stendardo del gruppo, che voglio baciarlo!» e con un sussulto spirò. Ce ne accorgemmo perché l'ufficiale medico che gli era vicino in ginocchioni, si alzò in piedi togliendosi il berretto: io ne rimasi esterrefatto, forse perché non immaginavo che la morte avrebbe potuto avvicinarsi senza segni evidenti.

Proseguendo nel mio pietoso incarico, mi avvicinai a quattro uomini a cavallo allineati, subito raggiunti dal tenente De Carolis pure a cavallo, il cui berretto gli sormontava una spessa fasciatura bianca alla testa. Unitosi ai suoi soldati, il tenente ordinò il «Presentate sciabola!», e da una tenda vicina apparvero due portaferiti che trasportavano in una barella la salma del mio amico Fabio Friozzi, principe di Castrovillari.

Questo accadde la notte e la mattina del 14 marzo 1914, e il giornale «Il Corriere della Sera» pubblicò, qualche giorno dopo, alcune fotografie del campo di battaglia da me eseguite e consegnate al giornalista Civinini.»

Di lì a pochi mesi l'Europa sarebbe stata incendiata da una guerra di ben altre proporzioni, e con le attenzioni di tutti rivolte verso di essa, le vicende della Libia, per alcuni anni, sarebbero state quasi relegate nel silenzio.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Nel momento in cui stendiamo queste note, son trascorsi oltre 82 anni dagli eventi. Non c'è più in vita nessuno degli autieri protagonisti di quelle primissime imprese.

Abbiamo detto, in introduzione, che avremmo considerato «testimonianze» soltanto quelle fornite dalla viva voce dei protagonisti. Ma per una sola volta, questa volta, e poi mai più, ci sia consentito rubare alcune pagine da un diario, quello dell'autiere Antonio CAVARA, di Bologna.

Il Cavara, nel 1912, prestava servizio a Zuara e faceva parte del Corpo di spedizione italiano. Di sera, quando le armi tacevano e i soldati, parlando tra loro, si confidavano problemi e speranze, si raccontavano con orgoglio le esperienze di guerra cui avevano partecipato.

Da questo diario stralciamo la pagina che narra la missione nel deserto che portò al ritrovamento del capitano pilota Moizo, così come un vecchio conduttore l'aveva vissuta e raccontata al commilitone Cavara.

«Ero alla guida del mio autocarro Fiat tipo Libia diretto verso i confini con la Tunisia. Il mio automezzo faceva parte di un'autocolonna di dieci autocarri. Alcuni trasportavano una compagnia di ascari, gli altri portavano viveri, acqua e munizioni. Dovevamo tentare di ritrovare il capitano Moizo, un ufficiale pilota che qualche giorno prima era stato incaricato di effettuare con il suo aereo una ricognizione sul deserto verso quella zona e non aveva fatto ritorno alla base.

Eravamo partiti all'alba dalla nostra sede stanziale a pochi chilometri da Tripoli, contenti della missione affidataci. Avevo sentito parlare di quel capitano disperso come di un valoroso, ed ero orgoglioso di essere stato scelto per partecipare al tentativo di ritrovamento. Ma non sarebbe stato facile, bisognava far presto. Se l'ufficiale si trovava nel deserto, quanto avrebbe potuto sopravvivere, ammesso che fosse riuscito a prendere terra incolume? Ero da qualche mese in Tripolitania, e mi rendevo conto che la possibilità di cavarsela in quei luoghi era legata alla capacità di orientarsi, alla fortuna di trovare un pozzo o uno stagno, alla ventura di non trovare gruppi di indigeni bellicosi cui non sarebbe parso vero di poter sfogare i loro istinti tribali su un nemico solitario e, per ciò stesso, facile preda.

Colonna di autocarri Fiat in marcia da Tripoli verso l'interno. Anno 1912. (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana di A. Pugnani)

CAPITOLO 3

Gli autocarri procedevano da qualche ora. Il sole si era fatto alto e picchiava rendendo di fuoco le cabine degli automezzi. La temperatura superava di certo i 50 gradi. Si marciava con i motori a basso regime per non farli riscaldare eccessivamente. Potevamo raggiungere la velocità di 25 kmh soltanto nei piccoli tratti dove c'era qualche sterpaglia che ci permetteva maggiore aderenza. Ma terreni così favorevoli erano rari. Ogni tanto qualche autocarro si insabbiava, ma gli altri non si fermavano per non subire la stessa sorte. Adesso era toccato al mio: le ruote erano affondate nella sabbia per circa 30 cm. Gli ascari che trasportavo scesero dal cassone. Con sforzi enormi e caparbi tentavano di far uscire le ruote dai solchi. Mi avevano insegnato che in questi casi dovevo aiutare l'automezzo a venir fuori innestando la terza marcia, in modo da limitare l'aderenza. Così feci. Gli ascari univano la loro voce al rombo del motore per darsi il tempo di spinta: dopo sforzi enormi e coordinati traemmo fuori le ruote dal solco: per riuscirvi, l'autocarro era stato quasi sollevato. Procedetti il più lentamente possibile, per evitare un altro insabbiamento e consentendo allo stesso tempo ai soldati di salire sul cassone dell'autocarro in movimento. Anche la loro corsa era ostacolata dalla sabbia in cui i piedi affondavano inesorabilmente. Dallo specchio retrovisore osservavo il loro agitarsi affannoso. Se fossi riuscito ad estraniarmi dalla situazione, forse avrei sorriso cogliendo il lato comico dei loro movimenti resi goffi dalla rincorsa su quel terreno soffice che rendeva precario l'equilibrio, mentre sul loro viso si leggeva il timore di non riuscire a montare sull'autocarro. Ma tutto si risolse per il meglio. Dopo qualche chilometro capitò uno di quei sospirati tratti di sterpi. Potemmo fare una breve sosta senza correre il rischio di insabbiare gli automezzi. Sotto il sole cocente un sorso d'acqua fu l'ambito ristoro. Il prezioso liquido era contenuto in recipienti di tessuto e gomma che chiamavano «ghirba». Scherzammo un po' con gli ascari, che non se la prendevano e con i quali avevamo legato molto bene, e poi riprendemmo la via.

Esploravamo l'orizzonte con cura alla ricerca affannosa di qualche segno che ci rivelasse la presenza del capitano che cercavamo. Ormai era quasi sera: il sole non scottava più e l'aria era più respirabile; ma avevamo percorso circa trecento chilometri in quel terreno e tutti eravamo al limite della resistenza fisica. Avevamo inoltre come un magone dentro per non aver saputo ritrovare l'ufficiale.

Procedemmo ancora, guardando sempre intorno con la massima attenzione. Eravamo ormai quasi giunti alle colline che annunciavano il territorio tunisino. Ci fermammo in un posto dove la vegetazione provava l'esistenza di vita. Gli ascari si sparsero a ventaglio per esplorare la zona. Era il tramonto quando uno di essi vide una donna beduina che faceva provvista d'acqua da un pozzo. Avvicinatosi, le chiese chiarimenti sui luoghi circostanti e su eventuali abitanti. La risposta dell'indigena ci interessava soltanto per appurare eventuali notizie sull'ufficiale che cercavamo e infatti, a mezza bocca, la donna ci fece capire di avere intravisto un uomo dalla carnagione chiara aggirarsi la sera precedente intorno al pozzo.

Prendemmo nuova lena e, sospinti dalla speranza, intensificammo le ricerche. Prima che la notte africana calasse improvvisa su di noi, il capitano Moizo fu ritrovato. Si può comprendere quale fosse il suo aspetto fisico dopo giorni di vita solitaria nel deserto, ma difficilmente chi non era presente può immaginare la luce che brillò nei suoi occhi quando si rese conto di essere tra soldati italiani. Quel luccichio di felicità rimarrà sempre uno dei miei ricordi incancellabili: e se la mia fatica di quel giorno ha contribuito in qualche modo a suscitarla, io spero che riesca a illuminare almeno un po' il cammino della mia vita».

Nessun autiere vivente, a 82 anni dagli eventi, dicevamo, ma qualcuno dei protagonisti e testimoni delle vicende raccontate lo abbiamo trovato, e sembra incredibile trovarsi qui, dopo un tempo così lungo che basta e avanza per farci stare dentro l'intera vita di un uomo, dalla nascita alla morte, ad ascoltare questi episodi dalla viva voce di chi può dire ancora: «Io c'ero».

Salvatore ROMANO, nato a Pollena Trocchia (NA) il 27 agosto del 1890 e lì residente, a 103 anni compiuti così racconta la sua vita da soldato:

«Stavo svolgendo il mio servizio militare a Palermo, quando un giorno il comandante ci radunò e ci diede il grande annuncio:

«Giovanotti, c'è da partire per Tripoli!»

Era il 7 ottobre 1911, o forse l'8, quando, su un piroscafo, salpammo per la Libia.

Un tempo infame, un mare in burrasca per tutto il viaggio, un viaggio che feci tutto sul ponte della nave. Mi ero tolto di dosso tutti gli indumenti, inzuppati fradici per le ondate. Stavo malissimo e mi sentivo morire; non mi si faceva mai giorno di arrivare.

Finalmente, il 10, o forse era l'11, la nave gettò le ancore. Sotto la fiancata accostarono alcune imbarcazioni, facevano il pieno di soldati e li portavano a riva. Lì c'era-

no già ad attenderci i rappresentanti di un piccolo contingente arrivato prima di noi. Ci accompagnarono a prendere alloggio in una caserma tenuta, fino a pochi giorni prima, dai Turchi, che i nostri avevano fatto sloggiare.

Una sporcizia indicibile dappertutto, tanto da farci chiedere, esterefatti, come facessero a vivere in quelle condizioni, i precedenti inquilini.

Restammo lì un bel po' di tempo, sotto il comando del tenente generale Pecori Giraldi.

Io ero di sussistenza, con incarico di panettiere; ero soldato semplice, ma a capo di una squadra di tre militari addetti alla panificazione.

Dopo un certo tempo, giunse l'ordine di trasferirci ad Ain Zara. Qui occupammo una vecchia casetta, e attorno ad essa allestimmo il nostro accampamento, a forma di quadrilatero. Tutto attorno venne scavato un fossato, simile a una grande trincea di tre metri di larghezza e altrettanti di profondità, rinforzato, sul lato esterno, da un reticolato.

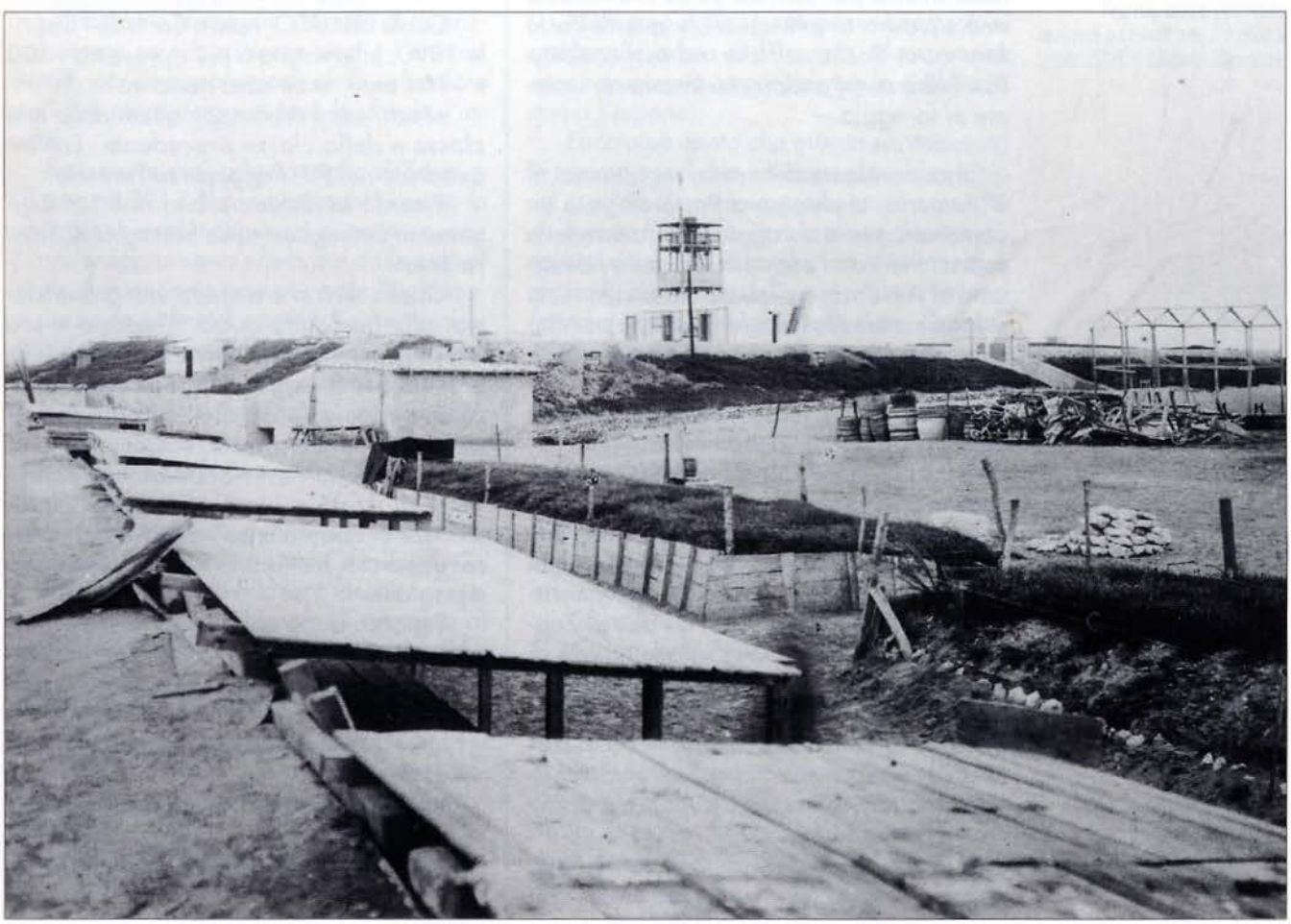
Subimmo diversi attacchi, in questo accampamento, e solo una volta ci furono due morti tra i nostri.

Il primo attacco venne attuato di notte. Gli Arabi arrivarono in silenzio, e cominciarono a sparare dai quattro lati contro le nostre tende; non contemporaneamente, ma a rotazione: ora da destra, poi da dietro, poi da sinistra, quindi davanti, per ricominciare sempre da capo.

Non subimmo perdite, in questo primo attacco, grazie al nostro semplice ma efficace sistema difensivo; oltre al fossato attorno, infatti, anche all'interno di ogni singola tenda era stata scavata una buca di un metro di profondità, dentro la quale ci tenevamo ben riparati. I proiettili, anche se sparati rasoterra, passavano sempre sopra le nostre teste, senza recar danni.

Interrotto l'attacco, gli Arabi si ripresentarono al mattino. Nel frattempo noi avevamo approntato le nostre mitragliatrici, i cannoni da campagna e da montagna, ma soprattutto il nostro 149 prolungato, che sparava proiettili fino a 17 chilometri di distanza. Quando gli attaccanti si ritirarono, cominciò la nostra risposta, che fu efficace soprattutto per gli effetti del cannone da 149, combinati con l'azione di un aereo.

Sì, avevamo anche un aereo, uno solo, ma d'altra parte erano pochissimi anni che era stato inventato. Questo velivolo si levò dal piccolo aeroporto di Tripoli e cominciò a volare avanti e indietro, facendo la spola tra noi e il nemico. Man mano che questo si allontanava, esso lo seguiva, osservava, e tornava verso di noi. Come passava sopra



Visione interna del Blockaus Pastorelli, dove aveva sede l'accampamento del nostro testimone centoquattrenne Salvatore Romano (foto SME - Ufficio Storico)

le nostre teste, lasciava cadere un biglietto (la radio aveva ancora da venire), con su scritta l'esatta posizione dei nemici. Sulla base di queste indicazioni gli artiglieri dirigevano il tiro del 149 prolungato, spedendo loro «i criature»; così venivano da noi chiamati i proiettili di quel cannone, che avevano appunto le dimensioni di una creatura, cioè di un bambino.

Dopo 30-40 giorni gli Arabi ripeterono l'attacco notturno. Spararono tutta la notte. Noi, fermi e zitti, lasciammo che facessero il loro comodo. Solo quando fu giorno ed essi si ritirarono, cominciò la nostra risposta. Prima con le mitragliatrici: aspettavamo che, nel ritirarsi, essi si aggruppassero, e quindi mandavamo le nostre raffiche. Il territorio circostante era solo deserto, piatto e senza ostacoli; privi di qualsiasi riparo, i fuggitivi venivano falciati senza scampo. Dove finì l'efficacia delle mitragliatrici, cominciò a farsi sentire il solito cannone da 149, che tenne loro compagnia per tutti i 17 chilometri della sua gittata.

L'ultimo attacco venne portato quando ormai il campo era in fase di trasferimento. Anzi, gli Arabi erano convinti che ce ne fossimo andati tutti, e si avvicinarono senza alcuna precauzione. C'era, al campo, un deposito di balle di foraggio, al quale essi diedero fuoco, mettendosi poi a ballarci sopra e attorno, in segno di giubilo e di festa. Sfortunatamente per essi, sul posto era rimasta una squadra di mitraglieri, e questo costò loro caro. Poche raffiche, ed essi caddero lì, e i loro corpi andarorno in cenere, insieme al foraggio.

Il comandante del nostro reggimento, il 6º fanteria, si chiamava Pastorelli; era un uomo veramente coraggioso, e comandava soprattutto con l'esempio. Durante l'avanzata di Ain Zara, egli guidò all'assalto i suoi soldati mettendosi alla loro testa, e per rincuorarli in quel momento di estremo pericolo, li rassicurava dicendo:

«Coraggio, ragazzi, niente paura: le pallottole sono solo confetti!»

Essendo soldati di sussistenza, noi eravamo nelle retrovie, lontani dai campi dove si svolsero le maggiori battaglie. Non avemmo mai modo di vedere dal vivo nessuno dei combattimenti più famosi di questa guerra, come quelli di Sciara Sciat, o i due di Zanzur. Di essi ci arrivavano solo le notizie di «radio fante».

Fu merito delle nostre due classi, l'89 e il '90, la conquista della Libia. Le classi successive furono invece capaci soltanto di farsela riprendere, «comme puparuole acite» (come peperoni inaciditi).

Il nostro servizio si svolgeva presso i magazzini, e questo ci dava occasione di avere sempre contatto con gli automezzi. Erano anch'essi una novità assoluta per l'Esercito, essendo la prima volta che venivano usati in guerra. Ne arrivavano ogni giorno, con un autista e un sottufficiale a prelevare viveri, ma noi non avevamo grandi contatti con i nostri colleghi al volante, non più delle solite quattro chiacchiere che ci si può scambiare in incontri di servizio. Per il resto, gli automezzi stavano parcheggiati in un loro deposito al quale nessuno, tranne gli addetti, poteva accedere. Erano poche, veramente poche, queste macchine, una vera rarità, tutto il contrario di oggi.

Tra queste macchine, ve n'erano anche di quelle con la croce rossa, cioè le ambulanze, addette ai pronti soccorsi, ma le vedevamo solamente «pe' dinte pe' dinte» (di tanto in tanto). Gli ospedali, non so come fossero quelli vicini al fronte, se cioè vi fossero o no ospedali da campo; quelli che conobbi io erano «fabbriche» (edifici).»

Salvatore Romano, soldato di sussistenza, ci ha raccontato quanto accadeva presso i reparti che oggi chiameremmo logistici, lontano cioè dai campi di battaglia, anche se sottoposti ugualmente a continui pericoli di attacchi. Ma là, dove si svolsero i combattimenti, cosa accadeva? Ascoltiamo quanto ci riferisce un altro protagonista suo coetaneo.

Guido BELLUCCI, nato a Certaldo l'8 aprile 1890, intervistato a più riprese tra i 100 e i 104 anni, ecco cosa racconta.

«Partii per l'Africa con quelli della mia classe e della classe precedente. Ero inquadrato nel 93º Reggimento Fanteria.

Ricordo la disfatta subita dall'11º Reggimento Bersaglieri nella battaglia di Sciara Sciat.

Quella sera si era svolta una grande festa, alla fine dalla quale il reparto si era messo in marcia. Uno dei tre battaglioni che costituivano il reggimento si mosse in anticipo rispetto agli altri due, e li sopravanzò di un bel tratto di strada. Nella notte, questo battaglione venne attaccato da ingenti forze di Arabi e Turchi. Gli Italiani si disposero in quadrato nel tentativo di opporre resistenza, ma furono tutti trucidati o fatti prigionieri.

Il giorno dopo ebbe inizio la rappresaglia. I cannoni delle navi cominciarono a rovesciare contro la costa un fuoco infernale. Tutto il palmeto costiero venne talmente devastato, da sembrare una sorta di cimitero vegetale.

Vennero catturati 14 Arabi; sulla piazza di Tripoli venne eretto un palco con delle forche, ed essi non solo vennero impiccati, ma vennero lasciati penzolanti per 21 giorni, af-

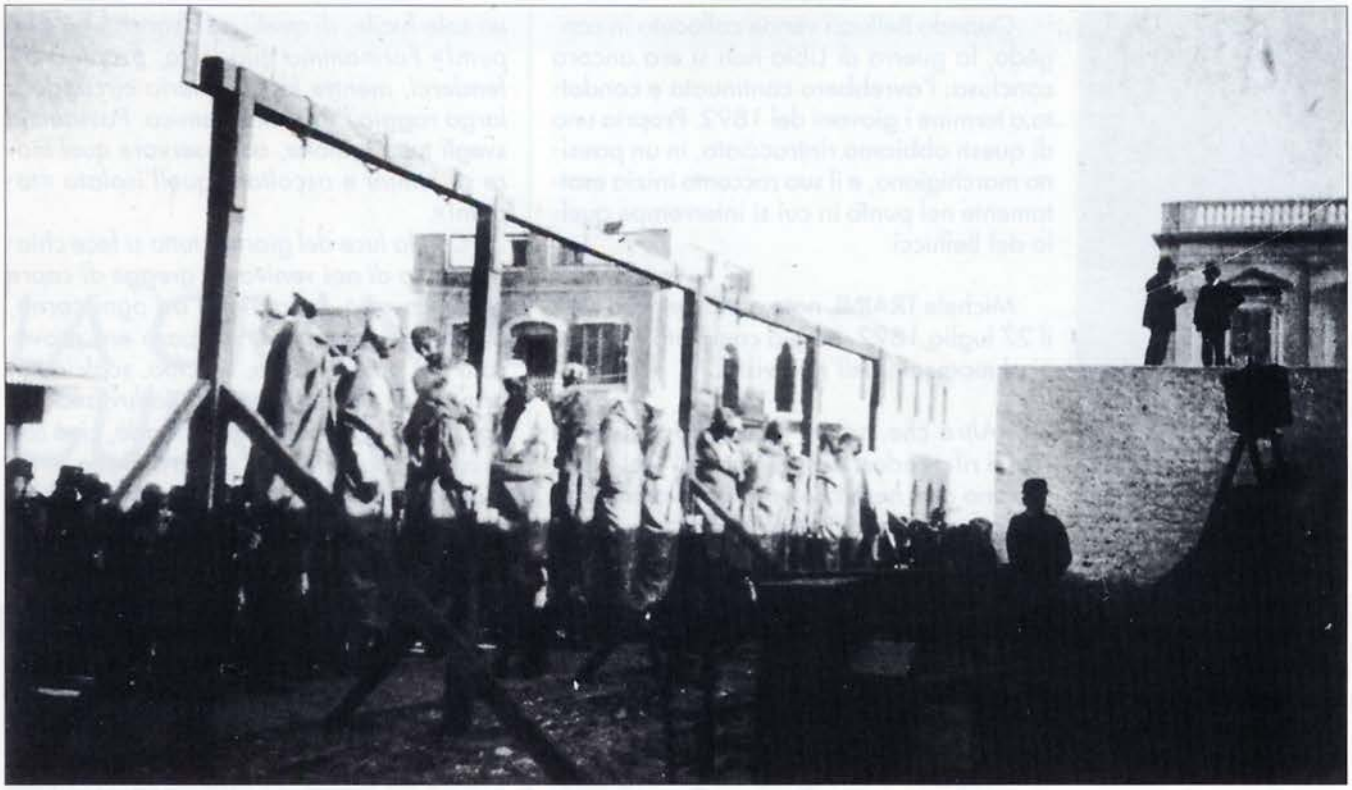


Immagine documentaria dell'episodio raccontato dal 104enne Guido Bellucci: 14 Arabi vennero arrestati come rappresaglia per l'agguato condotto all'11º Reggimento Bersaglieri, e impiccati sulla piazza di Tripoli, dove vennero lasciati esposti per 21 giorni (foto SME - Ufficio Storico).

finché servissero di monito alla popolazione. Venne attuato questo sistema di esecuzione proprio per l'effetto psicologico che esso avrebbe avuto su gente di religione islamica. Il credo di questa religione, infatti, ritiene l'impiccagione una morte molto più crudele delle altre, perché impedisce all'anima di lasciare le spoglie mortali; è, in pratica, come se si uccidesse anche l'anima. Perciò, per la popolazione civile, al dolore per i loro morti si aggiungeva lo sfregio, l'insulto.

Presi parte, poi, alla battaglia di Zanzur, l'8 giugno 1912. Il combattimento contro la postazione araba cominciò di mattino, con il cannoneggiamento effettuato dalle navi al largo. Il cannone tuonò per tutta la giornata senza un attimo di tregua. Fu merito proprio dei cannoni della Marina se riuscimmo a conseguire la vittoria in questa battaglia. La loro gittata era di molto superiore a quella dei cannoni turchi, sì che essi non poterono far altro che subire, senza in alcun modo replicare.

Ci fu, a un certo punto, un tentativo di carica da parte della nostra Cavalleria. Gli Arabi però, davanti alla loro fortificazione, avevano scavato un fossato di tre metri di larghezza e di fronte ad esso si arrestarono i cavalli. Dei cavalieri, immobilizzati dall'ostacolo e sottoposti al fuoco ravvicinato del nemico, venne fatta strage.

Tentarono poi i bersaglieri ma anch'essi, fermati davanti all'ostacolo, non subirono miglior sorte.

Mentre il 93º Reggimento Fanteria tentava anch'esso un attacco, il colonnello comandante venne ferito a una spalla e l'azione venne interrotta.

Durante questa battaglia vennero impiegati degli autocarri, che io vidi utilizzare in due funzioni fondamentali: il traino dei pezzi di artiglieria, e il trasporto delle fanterie verso le prime linee.

Nel corso della stessa guerra partecipai anche alla presa di Misurata, che avvenne secondo questo stratagemma (e il Bellucci mima l'azione):

Facciamo conto che questa sia Misurata (e traccia con il dito un'immaginario cerchio sul tavolo); *il nostro reggimento si presentò da questo lato* (e fa, con la mano sinistra disposta a taglio sul tavolo, un movimento a cuneo in direzione della supposta città) *e si fermò a breve distanza dalle case. Da quest'altra parte* (e fa con la destra un movimento di aggiramento sull'altro lato del cerchio) *sbarcarono durante la notte i marinai.*

Tutta la popolazione si era riversata sul lato rivolto verso di noi, in attesa di subire il nostro attacco da un istante all'altro. Perciò i marinai non incontrarono alcuna resistenza nell'occupare la città prendendola alle spalle.

Completata l'occupazione da parte della Marina, noi ci ritirammo.

Dopo due anni di vita militare, giunse finalmente il momento di tornare a casa. Erano giunti, a darci il cambio, i ragazzi della classe 1892. Avreste dovuto vederli! Noi, che eravamo lì da oltre un anno, avevamo ormai la pelle del viso più scura di quella degli Arabi. Ti arrivano questi con certe faccette lisce, bianche, pulite...!»

CAPITOLO 3

Quando Bellucci venne collocato in congedo, la guerra di Libia non si era ancora conclusa: l'avrebbero continuata e condotta a termine i giovani del 1892. Proprio uno di questi abbiamo rintracciato, in un paesino marchigiano, e il suo racconto inizia esattamente nel punto in cui si interrompe quello del Bellucci.

Michele TRAINI, nato a Montelparo (AP) il 27 luglio 1892, ha già compiuto 101 anni al momento dell'intervista.

«Altro che, se me li ricordo – inizia il Traini riferendosi ai suoi "nonni" del 1890 – *erano così neri, che non riuscivamo nemmeno a distinguerli dagli Arabi.*

Ero partito per l'Africa come volontario, e vi ero giunto dopo un infernale viaggio via nave. Per raggiungere quelli del '90, impiegammo un'intera notte, marciando sotto un autentico diluvio. Quando giungemmo, notammo attorno al campo delle enormi cataste di cadaveri arabi: doveva esserci stata una grande battaglia, nei giorni precedenti. (Il Traini non sa però dire di quale battaglia si tratti). *Avremmo voluto avvicinarci, per vederli da vicino, ma i nostri ufficiali ce lo impedirono.*

All'inizio, anche noi fummo coinvolti in combattimenti, nel corso dei quali gli Arabi si mostrarono dotati di un'astuzia sopraffina.

Un giorno demmo l'assalto a una montagna, sulla cui cima era tutto un brulichio di Arabi. Su di essi battevano con estrema precisione i nostri cannoni, sì da lasciare immaginare una carneficina. Alla fine, i cannoni tacquero, e noi fanti balzammo all'assalto. Da sopra, nessun segno di reazione. Tutti morti? Allorché fummo in vetta, restammo sbigottiti: non c'era assolutamente nessuno, né morto né vivo!

Una notte, un grido di allarme risuonò nel campo. Dal deserto, un mare di fiammelle avanzava verso di noi, lentissimo. Da mezzo ad esse, a intervalli, lo schiocco di un solo fucile, di quelli ad avancarica: «ta-pum!» Formammo quadrato, pronti a difenderci, mentre la Cavalleria circondò a largo raggio l'ipotetico nemico. Passammo svegli tutta la notte, ad osservare quel mare di lumini e ascoltare quell'isolato «ta-pum!».

Con la luce del giorno, tutto si fece chiaro. Verso di noi veniva un gregge di capre che recavano, legate una ad ogni corno, delle candele accese. Lo sparo era provocato dal pastore, solo, vecchio, scalcinato, armato di uno schioppo antidiluviano che egli portava, oltretutto, al contrario, cioè con la canna poggiata sulla spalla e rivolta all'indietro. Ogni tanto caricava, poggiava l'arma sulla spalla e... «ta-pum!».

Alla fine i combattimenti cessarono, e sopraggiunse una certa distensione e tolleranza. Il nostro Comando ci ordinò anche di non impiccare più gli Arabi, per non suscitare ancor più il loro odio ma, qualora catturati, di limitarci a tenerli prigionieri.»

La permanenza del Traini in Libia si protrarrà per sette anni. Al momento del congedo, infatti, stava per scoppiare la Prima Guerra Mondiale: le mine disseminate nel Canale di Sicilia impedirono ogni rientro fino al 1919.

In merito all'uso di automezzi, benché dotato di memoria non comune considerata l'età, il Traini ci risponde solo in termini negativi.

L'affermazione del Traini non sta certo a dirci che in Libia non venissero utilizzati automezzi, ma solo che, con un parco di sole trecento macchine, su una superficie di un milione di chilometri quadrati, e al servizio di 100 mila combattenti, c'erano ampie possibilità che qualche soldato non ne abbia mai vista una, pur restando sul posto per sette anni. La diffusione del veicolo, in seno all'Esercito, aveva ancora alcuni passi da fare, ma li avrebbe fatti di gran carriera: la Grande Guerra era alle porte.

CAPITOLO 4

LA GRANDE GUERRA (1915-1918)

La Prima Guerra Mondiale: una guerra non certamente dimenticata ma che, rispetto alla Seconda, ha visto i propri protagonisti cedere alla tirannia del Tempo, e lentamente eclissarsi e svanire proprio quando i mezzi televisivi cominciavano a far sentire la loro forza d'urto.

Per questo, oggi gli episodi legati a quel conflitto non godono del «battage» pubblicitario che i superstiti della Seconda, più giovani e ancora numericamente consistenti, possono far risuonare a favore delle loro gesta.

Non sarà inopportuno perciò, in questa sede, ripercorrere brevemente, in stretto ordine cronologico, gli episodi salienti di questa incancellabile pagina di storia.

La situazione politica europea, in quel primo semestre del 1914, vedeva due grandi blocchi di stati contrapposti nelle rispettive alleanze: da un lato la Triplice Alleanza, costituita dalla Germania, dall'Impero Austro-Ungarico, e dall'Italia; dall'altro la Triplice Intesa, che vedeva associate Francia, Inghilterra e Russia. Una situazione ideale, perciò, perché l'accendersi di un cerino facesse divampare il più grande incendio mai scoppiato nella storia dell'umanità. E qualcuno provvide ad accenderlo, quel maledetto cerino: l'anonima mano di un oscuro serbo, il 28 giugno del 1914, uccise a Sarajevo l'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono d'Austria, propugnatore di un'associazione all'impero anche dei popoli balcanici.

Trascorse un mese nel corso del quale le autorità austriache tentarono in tutti i modi di farsi consegnare gli attentatori, ricevendo un secco e ostinato rifiuto da parte dei Serbi. Alla scadenza di un vano ultimatum, il 28 luglio del 1914 l'Austria dichiarava guerra alla Serbia. Si innescava una incontrollabile e irrefrenabile reazione a catena.

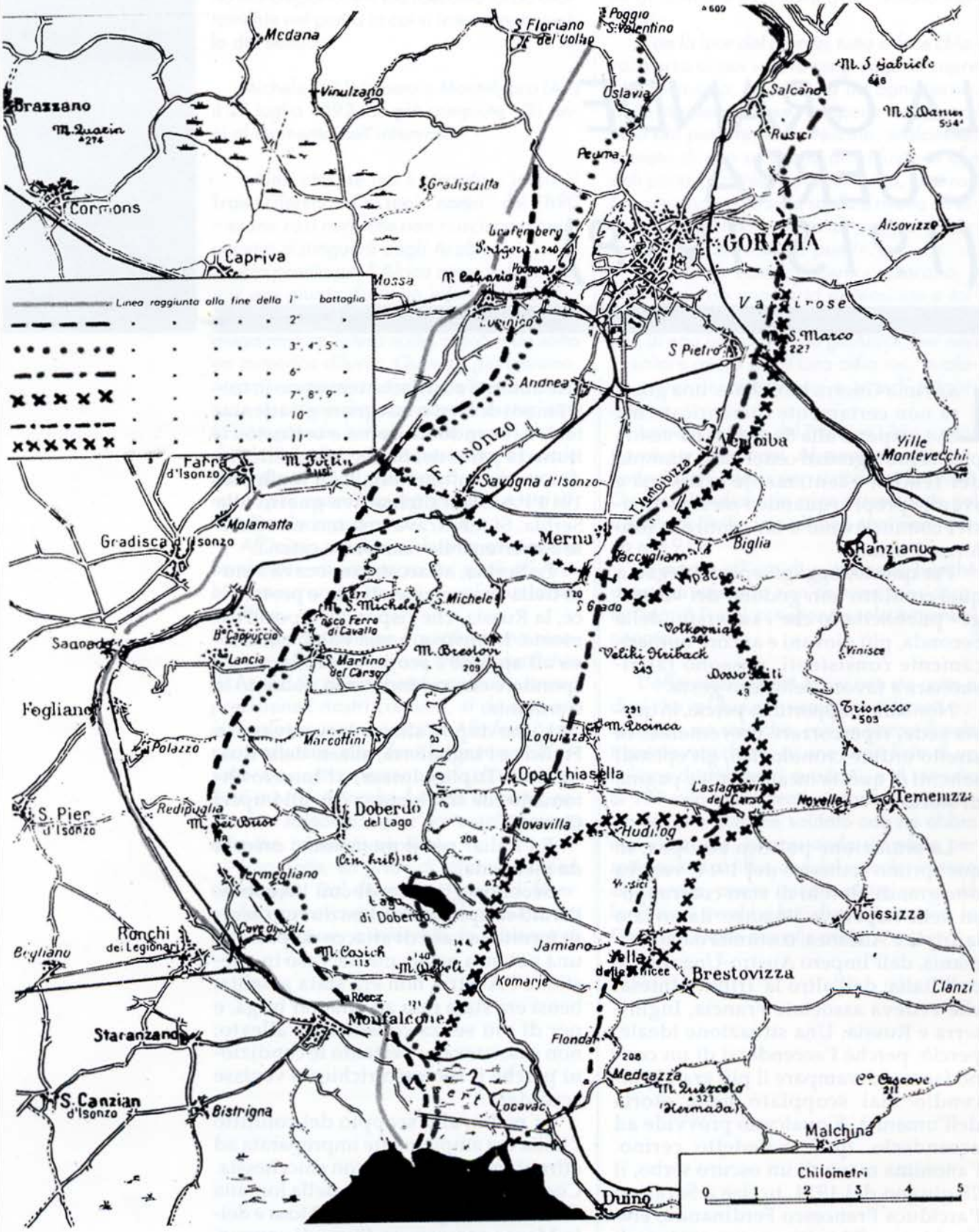
La Serbia, attaccata, invocava l'aiuto della sua potente alleata e protettrice, la Russia, che rispondeva positivamente. L'Austria, a sua volta, chiamava all'appello i propri alleati, ma a rispondere era, sul momento, soltanto la Germania.

L'uno dopo l'altro intervenivano la Francia e l'Inghilterra, alleate della Russia nella Triplice Intesa, e l'Impero Ottomano che si schierava con gli Imperi Centrali.

E l'Italia? per il momento... orecchi da mercante.

Secondo gli accordi con l'Austria, l'aiuto reciproco avrebbe dovuto essere fornito in caso di attacco da parte di una potenza ostile; ma nel caso in questione l'Austria non era stata assalita, bensì era stata essa ad attaccar briga, e per di più senza consultare l'alleato; non sussistevano pertanto le condizioni perché il soccorso richiesto venisse accordato.

In realtà, allo scoppio del conflitto l'Italia era ampiamente impreparata ad affrontare uno scontro con chicchessia. Così, mentre nelle steppe della lontana Russia, e sulle pianure della Mosa e della Marna scorrevano fiumi di sangue, in Italia si accendevano accanite discussioni tra gli interventisti e i neutralisti. Nel frattempo, il Paese ap-



Le battaglie dell'Isonzo. Non è indicata, nella carta, la 12ª.

prontava gli strumenti (umani e materiali) per un eventuale intervento.

Escluso già dalle prime battute un intervento a fianco dell'Austria, il dilemma era tra:

– mantenimento della neutralità, in cambio di concessioni territoriali da parte dell'Austria (le solite Trento e Trieste);

– intervento, ma contro l'Austria.

Risultata vana ogni trattativa con l'Austria in direzione della prima ipotesi, il 3 maggio 1915 l'Italia denunciava il trattato della Triplice Alleanza, e il 23 maggio successivo dichiarava lo stato di guerra. Il 24 maggio... «l'Esercito marciava...»

Nonostante le notizie provenienti dai fronti già aperti, in particolare quello franco-tedesco, circa un modo tutto nuovo di condurre una guerra, era convinzione degli Italiani – ancora condizionati dai ricordi delle brevi campagne del 1866 e del 1870 – che anche questa nuova guerra contro l'avversario di sempre avrebbe avuto breve durata. Le cose sarebbero andate ben diversamente: in luogo delle battaglie di pochi giorni dopo i quali... tutti a casa, ecco comparire le trincee, i reticolati, grandi concentrazioni di fuoco nelle fasi preparatorie delle battaglie, calibri enormi, con proiettili fino a 800 kg, e l'industria del Paese tutta mobilitata a produrre gli strumenti per condurre la guerra.

L'Italia entrava nel conflitto con un milione e mezzo di soldati inquadrati in 4 armate. Comandante Supremo, il Re Vittorio Emanuele III. Capo di Stato Maggiore, il generale Luigi Cadorna.

Nelle fasi iniziali, gli Italiani ottennero alcuni parziali ma significativi successi, con l'occupazione di importanti passi di confine e alcune località di rilievo. Presto però la resistenza nemica si fece più tenace, specie sul fiume Isonzo. Ben 11 sarebbero state alla fine le battaglie combattute sulle sponde di questo fiume tra il luglio 1915 e l'agosto 1917; battaglie nelle quali i due eserciti si dissanguarono, con centinaia di migliaia di morti da entrambe le parti, ma con il risultato di pochi modesti vantaggi territoriali conseguiti dall'Italia.

Nel frattempo, verso la metà di maggio del 1916, mentre l'esercito italiano effettuava il massimo dei suoi sforzi sul fronte friulano, quello austriaco, dopo aver tolto ingenti forze dal fronte russo, sferrava un veemente attacco dal Trentino, una poderosa offensiva di quattrocentomila uomini denominata Strafexpedition (spedizione punitiva) avente come obiettivo l'occupazione della pianura veneta per prendere alle spalle le armate dell'Isonzo. Dopo i rapidi successi iniziali, la spinta austriaca si affievolì, per la strenua difesa dei reparti italiani sugli Altipiani, ma soprattutto per il veloce afflusso di rinforzi fatti pervenire dal fronte orientale.

Particolarmentte aspra fu la lotta sul Pasubio. Dopo essere stati sul punto di dilagare nella pianura vicentina, ai primi di giugno gli Austriaci vedevano definitivamente frustrato il tentativo, non solo, ma nel mese di luglio dovevano cedere di nuovo parte delle posizioni conquistate.

Continuavano intanto le battaglie dell'Isonzo.

Il 29 giugno faceva per la prima volta la sua apparizione in un campo di battaglia una nuova, micidiale arma: il gas asfissiante (fosgene).

All'alba di quel giorno, sul Monte San Michele, gli Austriaci sorpresero nel sonno, con una malefica nuvola bianca, gli Italiani nelle loro trincee: in un sol colpo, 2700 soldati morti e 4000 fuori combattimento per grave intossicazione. In seguito, gli Austriaci avrebbero usato anche l'yprite, gas vescicante.

Il 4 agosto del 1916, con la sesta battaglia dell'Isonzo, i soldati italiani ottennero il loro successo più gratificante: la presa di Gorizia.

Continuarono, le battaglie dell'Isonzo, nell'autunno dello stesso anno, con la 7ª, 8ª e 9ª.

L'inverno 1916-1917 venne impiegato per la costituzione di nuove unità e il rafforzamento di quelle più decimate.

Classi sempre più giovani vennero chiamate in servizio. Alla fine, con la chiamata dei giovanissimi del 1899 e del 1900, i combattenti avranno raggiunto la cifra complessiva di 5 milioni e mezzo, con 690 mila morti e oltre 1 milione di feriti.

Con la primavera, ripresero i combattimenti (10ª battaglia dell'Isonzo tra maggio e giugno), mentre entravano nella leggenda alcune cime che facevano da corona agli Altipiani: (l'Ortigara, per citare un nome).

Estremamente cruenta fu l'11ª battaglia dell'Isonzo, con perdite, tra morti e feriti, di 143 mila Italiani e 110 mila Austriaci.

CAPITOLO 4

Il 24 ottobre del 1917 resterà nella storia legato ad un paesino, il cui nome oggi viene usato anche con iniziale minuscola, per indicare una disfatta totale, senza appello e senza difesa. A Caporetto gli Austriaci, rinforzati da truppe tedesche, sfondarono e dilagarono. Iniziò una fuga irrefrenabile, di militari e civili, incalzati da un nemico imbaldanzito.

La disfatta scosse l'amor proprio degli Italiani, che su ordine stesso del Re si attestarono sul Piave, e bloccarono l'avanzata nemica..

L'8 novembre il generale Armando Diaz subentrava a Cadorna. Anche Francesi e Inglesi mandarono rinforzi.

Il 10 novembre ebbe così inizio la «Battaglia d'Arresto», sul Piave, sul Grappa e sugli Altipiani. Come già avvenuto nel maggio dell'anno precedente, ancora una volta gli Austriaci furono fermati.

Nel mese di giugno del 1918 l'Austria sferrò l'ultimo disperato attacco su tutto il fronte. Il giorno 15 ebbero inizio i combattimenti, e ad un certo punto gli Austriaci riuscirono a varcare il Piave.

Fu allora che nacque la leggenda del «fiume sacro»: per le piogge continue e insistenti, il Piave si gonfiò, fermando l'afflusso degli attaccanti, e impedendo il ritorno di quanti erano riusciti a passare.

Il Comando italiano, intuita la crisi del nemico, ordinò il contrattacco. Stretti contro la sponda, e impossibilitati e rientrare, gli Austriaci subirono perdite ingentissime. Il 20 giugno il Comando austriaco ordinava il ripiegamento, che veniva attuato il 23. La terribile «Battaglia del Solstizio» era terminata, con decine di migliaia di morti, ma senza un nulla di fatto. Fu in questa battaglia che morì l'asso dell'aviazione italiana, Francesco Baracca, colpito in volo dalla pallottola di un cecchino.

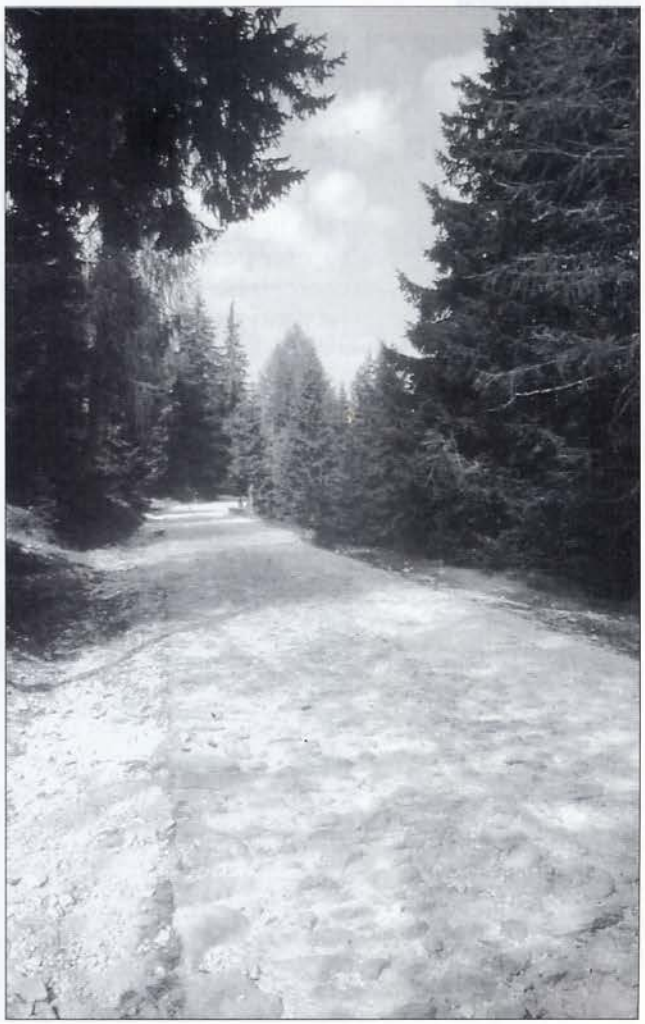
Il 24 ottobre, a un anno esatto da Caporetto, il Comando italiano ordinava l'offensiva passata alla storia come «Battaglia di Vittorio Veneto». Nei giorni seguenti i successi si replicarono, in serie, con l'esercito austriaco, ormai scompaginato, che rapidamente cedeva tutte le posizioni. Il 4 novembre, il generale Diaz emanava il «Bollettino della Vittoria».

Strada austriaca: si tratta di un suggestivo scorcio della via che, alla densa ombra di una faggeta, porta all'osservatorio di Monte Rust, sull'Altopiano di Lavarone (foto V. Lunelli).

Ancora una strada austriaca, è quella che conduce al Pizzo di Levico, da dove il rudere di un osservatorio guarda ancora, da un vertiginoso strapiombo, la sottostante piana dei laghi di Caldonazzo e Levico (foto V. Capodarca).

In basso a sinistra, muro di contenimento lungo la strada austriaca per il Pizzo di Levico. Le strade costruite dagli Austriaci appaiono generalmente meglio rifinite di quelle contemporanee messe in opera dagli Italiani (foto V. Capodarca).

Un esempio di «strada monumentale» italiana. Quella qui visibile si trova sullo Spitz Keserle, sui monti che fanno corona all'altopiano di Asiago (foto V. Capodarca).



Altro scorcio della strada di Spitz Keserle, nei pressi di Malga Fiara (foto V. Capodarca).

ORGANIZZAZIONE DELL'AUTOMOBILISMO MILITARE ALL'INIZIO DEL CONFLITTO

Forniremo, su questo specifico tema, alcuni sintetici cenni, rinviando i particolari ad una analisi più diffusa e dettagliata nella apposita appendice a questo volume.

La guerra di Libia aveva depauperato le scorte di materiale dell'Esercito ma, per quanto riguarda il campo motoristico, fu un banco di prova utilissimo per le nuove prospettive che aveva aperto con l'impiego dell'autotrazione in una guerra moderna. Il potere politico però non fu subito d'accordo con lo Stato Maggiore sulla possibilità di sfruttamento del veicolo per scopi bellici, determinando in tal modo un notevole ritardo sugli approvvigionamenti.

Un censimento, effettuato nel 1913, aveva accertato l'esistenza, sul territorio nazionale, di un numero di veicoli insufficienti (soprattutto in fatto

L'Isonzo, nei pressi di Redipuglia. Il fiume ebbe enorme parte nei primi due anni del conflitto: sulle sue rive si combatterono, dal 24 maggio 1915, ben 11 battaglie, che dal fiume stesso presero il nome, e il sangue versato da centinaia di migliaia di giovani, da entrambe le parti, colorò di rosso le sue onde. La dodicesima battaglia, fatale per le sorti italiane, si combatté il 24 ottobre 1917, e determinò la disfatta di Caporetto. Dopo tale data, con lo scenario della guerra spostatosi sul Piave, l'Isonzo poté cominciare a scorrere col suo abituale colore (foto V. Capodarca).

di autocarri) ai fini della requisizione. Di scarsa efficacia si dimostrò l'iniziativa di trasformare in autocarri poco meno di un migliaio di autobus e autovetture.

Lo squilibrio tra necessità e disponibilità, non veniva sanato neppure includendo i 450 autocarri, privi di carrozzeria, acquistati a seguito di un grande concorso indetto nel 1912 tra le maggiori case costruttrici italiane.

Il Corpo di Stato Maggiore presentò allora un complesso e articolato progetto di legge, relativo al personale e ai materiali. Esso in particolare prevedeva la costituzione di nuovi reggimenti e battaglioni automobilistici di artiglieria, il rafforzamento e l'assegnazione di nuovi compiti addestrativi a quelli già esistenti del genio e, infine, l'acquisto di nuovi autocarri e macchinari.

Il progetto venne discusso alla Camera soltanto il 5 luglio 1914: fu approvata soltanto la costituzione di una «Sezione Automobilistica di Artiglieria», da aggregare al Gruppo Specialisti di Artiglieria, con il compito di svolgere corsi di 20-30 giorni per istruire alla guida militari di truppa. Fatto ciò, la Camera si aggiornava, senza aver discusso il complesso tema, in particolare l'aspetto che verteva sull'acquisto di nuovi veicoli.

In agosto, su vasti fronti europei, scoppiava il conflitto: la preparazione dell'Italia, in campo motoristico, era ancora abissalmente inadeguata.

Non restava, perciò, che affidarsi alla capacità e alla solerzia dell'industria nazionale e questa, tra l'agosto 1914 (inizio del conflitto in Europa) e il maggio 1915 (che segnò l'ingresso in esso dell'Italia), fornì 2400 esemplari di vari modelli, comprese 106 ambulanze.

La disponibilità complessiva, il 24 maggio del 1915, diveniva pertanto di 400 autovetture, 3400 tra autocarri, ambulanze e autobus, 150 trattrici, 1500 motocicli, più alcuni mezzi speciali. Con essi, l'Italia entrava nella mischia.

È opportuno premettere che le previsioni relative all'impiego degli automezzi erano ancora limitate alle seconde linee, riservando alle prime quello dell'impiego dei carri a trazione animale. Troppi fattori, ancora non sperimentati nei conflitti precedenti, avrebbero ben presto apportato profonde modifiche alla dottrina. Un elemento che non poteva certamente entrare nelle valutazioni, era l'incidenza che avrebbero avuto le armi chimiche su cavalli e muli: in caso di attacco con gas asfissianti, infatti, l'uomo potrà indossare la maschera, l'autocarro se ne infischia, ma il cavallo muore.

REGIO ESERCITO ITALIANO

SERVIZIO AUTOMOBILISTICO

TESSERA di riconoscimento del Conduttore

Caporale Giovanni Dell'Orco

Matricola distretto Roma

Data rilasciata 15 Agosto 1917

Firma del titolare Giovanni Dell'Orco

1. Conduttore, meccanico o motociclista - 2. Grado, cognome e nome

Tesserino di riconoscimento per conduttore, meccanico o motociclista, in vigore nel corso della guerra (foto G. Dell'Orco).

Originale del certificato di idoneità alla condotta di autoveicoli, che veniva rilasciato al termine dell'apposito corso, ai conduttori della Prima Guerra Mondiale. (foto G. Dell'Orco).

Il personale

Per sopperire alla necessità di personale, fu disposto il trasferimento al-

REGIO ESERCITO ITALIANO

Certificato di idoneità alla condotta di automobili

IN SERVIZIO MILITARE

Visto il verbale in data 1° luglio 1915 constatante l'esito favorevole dell'esperimento di idoneità alla condotta di (1) automobili a scoppio in servizio militare, sostenuto dal (2) soldati (3) Dell'Orco Giovanni davanti ad apposita commissione, si autorizza lo stesso (2) soldato (3) Dell'Orco Giovanni condurre (1) automobili a scoppio in servizio militare.

Roma addì 1° luglio 1915

IL CAPITANO

Comandante della Compagnia

(4) Gibella

Il Tagliamento, all'uscita dalla Carnia, e in procinto di sboccare in pianura. L'importanza di questo fiume venne posta in risalto nei giorni della ritirata di Caporetto quando, con la demolizione dei ponti effettuata dagli Italiani in fuga, esso provocò un certo rallentamento all'avanzata austriaca, consentendo così agli Italiani di riorganizzarsi sul Piave (foto V. Capodarca).

le compagnie automobilisti di tutti gli ufficiali in servizio permanente che avevano frequentato i corsi automobilistici presso il distaccamento di Roma del 6º Reggimento Genio, e di tutti gli ufficiali di complemento, anche in congedo, in possesso di patente di guida.

Le compagnie automobilisti furono rinforzate con 900 militari abilitati alla guida e furono istituiti corsi conduttori di 20-30 giorni per 1300 militari.

Al fabbisogno di meccanici si sarebbe provveduto con il personale delle stesse compagnie automobilisti, in servizio o da richiamare, a suo tempo selezionato per la particolare attività.

Ad ogni compagnia di artiglieria fu assegnato un maggiore da porre al comando dell'autoparco che ciascuna compagnia avrebbe dovuto costituire.

I volontari automobilisti impegnati nelle grandi manovre del 1909 vennero trattenuti mobilitati, con le auto di loro proprietà, e con remunerazione di una indennità giornaliera. I loro automezzi vennero divisi in autovetture di prima classe, con potenza oltre i 15 HP e capacità di trasporto di almeno 4 persone, e autovetture di seconda classe (potenza fino a 14 HP e capacità limitata a 2 passeggeri); i proprietari delle prime furono autorizzati a farsi accompagnare da un meccanico-autista.

Erano in tutto 357 e vennero ripartiti in numero vario tra la 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Armata, Comando Supremo, Zona della Carnia, Divisione di Cavalleria e Servizi Sanitari.

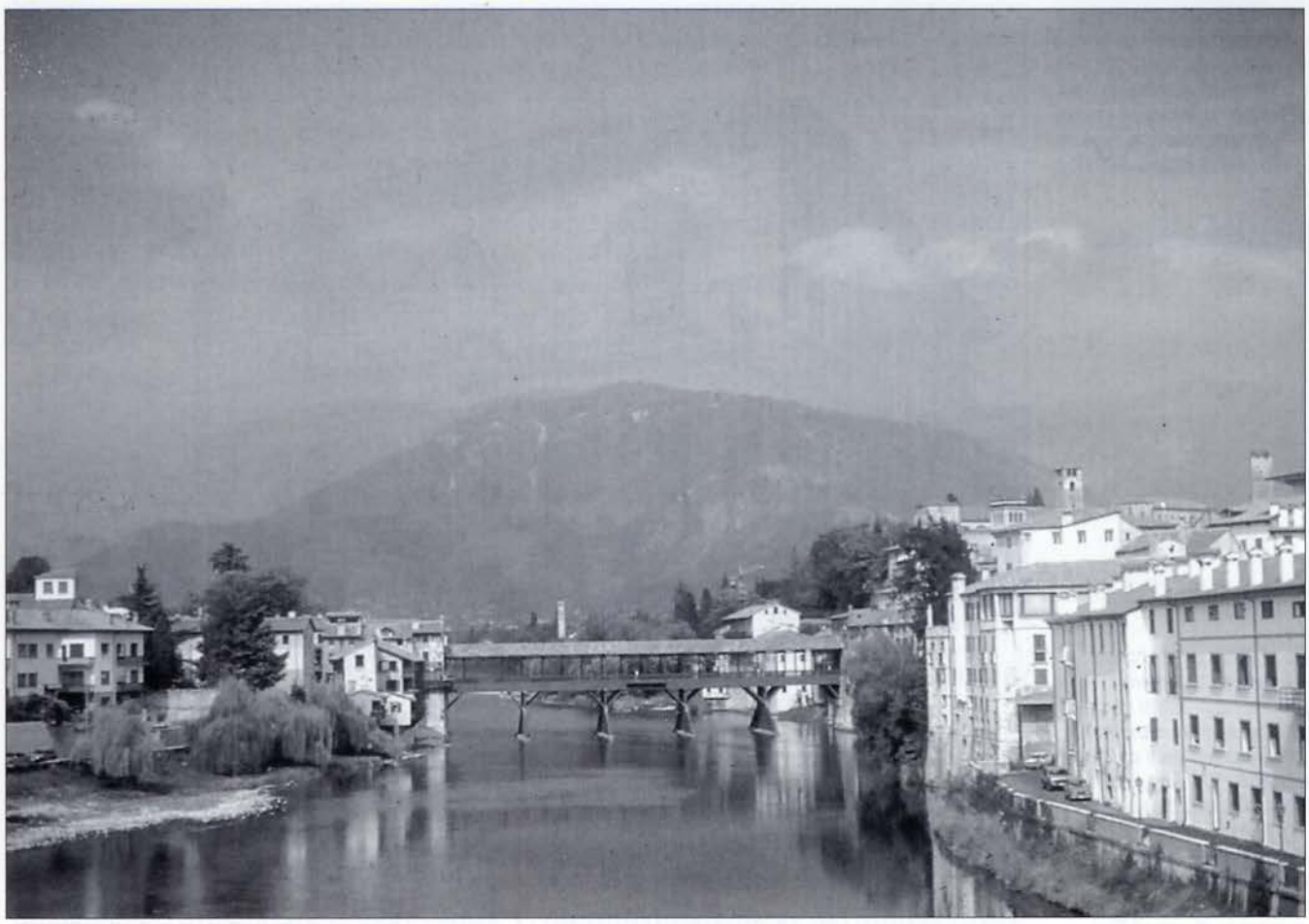
I volontari furono impiegati fino al novembre 1915 dopodiché, in seguito alla chiamata alle armi di molte altre classi, vennero congedati. Molti furono ammessi ai corsi Allievi Ufficiali di Modena e Torino; pochi rimasero presso gli autoparchi, con le mansioni di conduttore.

In totale, allo scoppio della guerra, il personale automobilistico era di 500 ufficiali e 9700 militari di truppa.

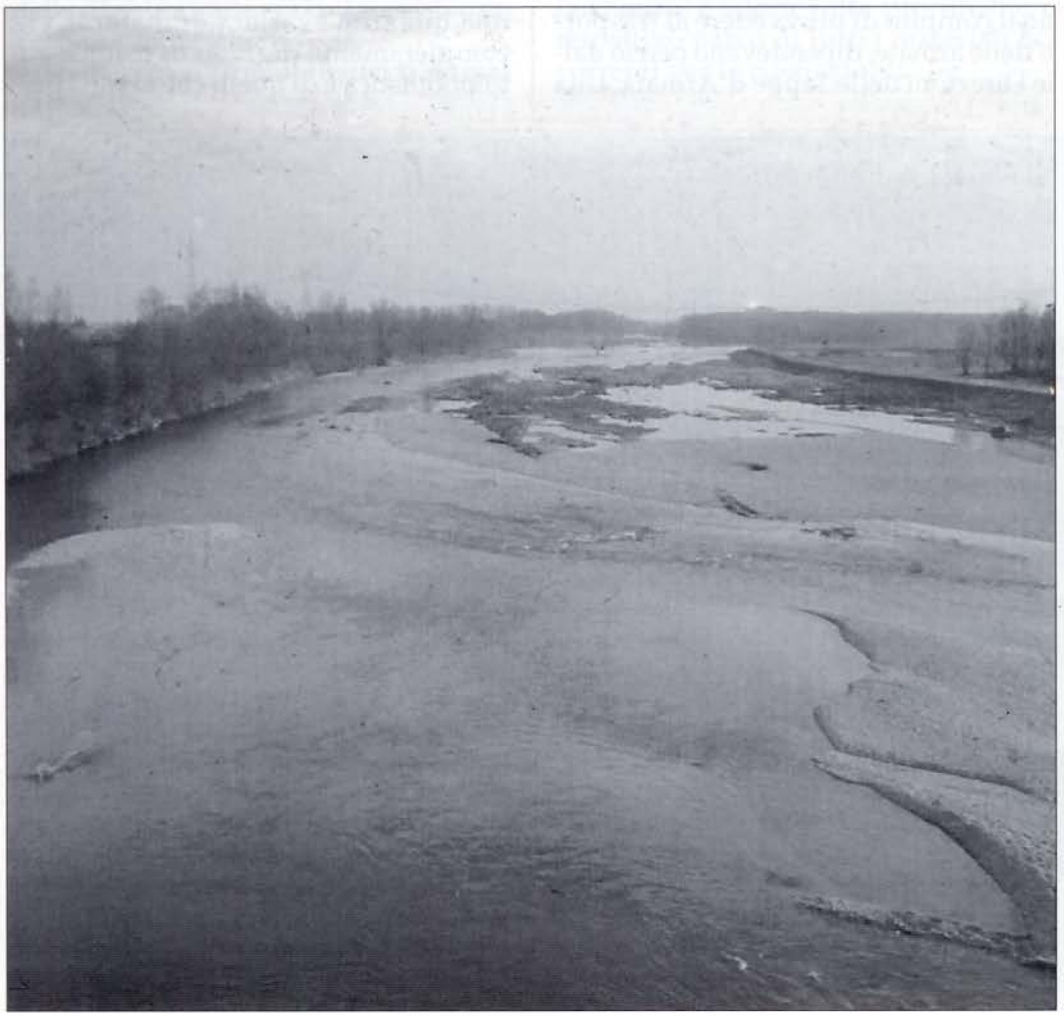
Gli Enti automobilistici

Prima dell'inizio delle ostilità, l'organizzazione automobilistica fu limitata ai trasporti riguardanti le seconde linee, e gli autotrasporti dipendevano, sotto il profilo «direttivo»:

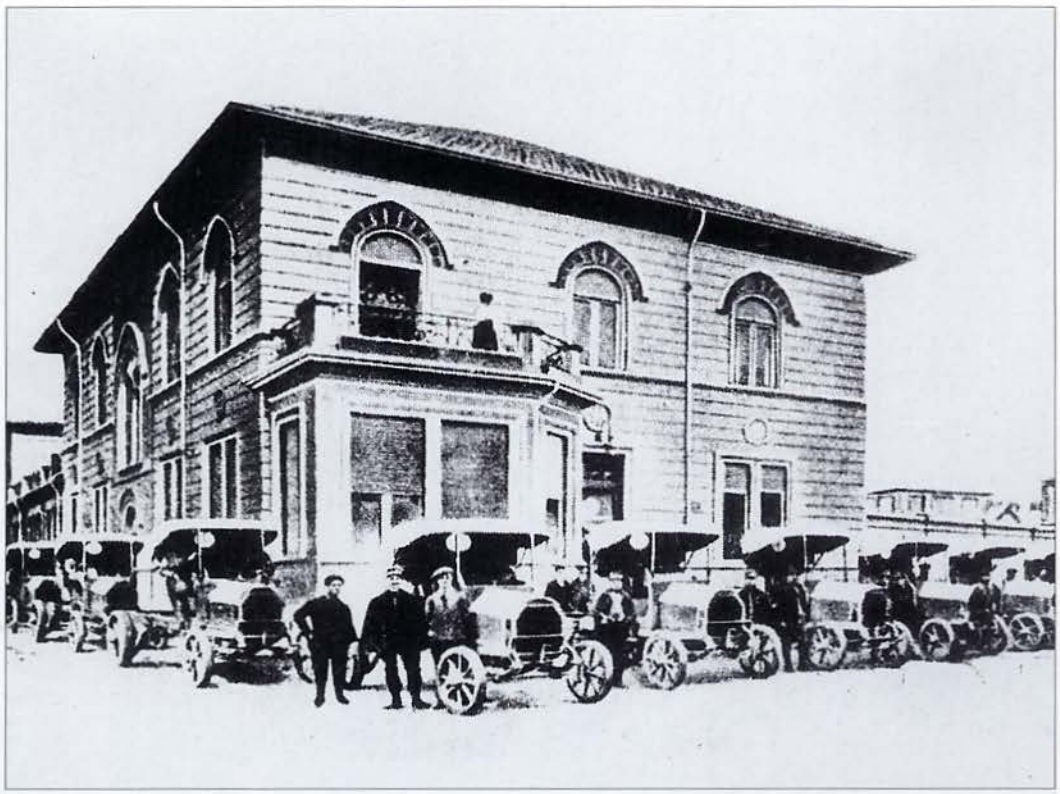
– a livello centrale: dalla «Sezione Tappe»;



Il Brenta, a Bassano. In secondo piano, il Ponte degli Alpini cantato nella celebre canzone. Sullo sfondo, una veduta parziale del Massiccio del Grappa (foto V. Capodarca).



Il «Fiume Sacro» alla Patria, il Piave, nei pressi di Ponte di Piave. La portata odierna, fortemente impoverita rispetto all'epoca della guerra, sarebbe stata forse ben misero ostacolo alla prepotente avanzata austriaca (foto G. Albanesi).



Le case costruttrici italiane fornirono automezzi anche ai paesi alleati. Qui, una colonna di automezzi Spa, a Torino, in attesa di essere consegnata alla Francia (foto SME - Ufficio Storico).

Se si vuole a tutti i costi intravedere dei risvolti positivi negli effetti di una guerra, si potrà annotare il forte impulso dato dal primo conflitto mondiale allo sviluppo dell'autoveicolo. Tra le case italiane, la Fiat in particolare venne inondata di commesse. Nell'immagine: un autoparco di veicoli Fiat nelle immediate retrovie del fronte (da «Enciclopedia dell'automobile» dei F.lli Fabbri Editori).

– presso le armate: dalle «Direzioni delle Tappe d'Armata»;

– presso i corpi d'armata: dagli Uffici Servizi Auto.

I parchi automobilistici, che avevano il compito di provvedere ai trasporti delle armate, dipendevano perciò dalle Direzioni delle Tappe d'Armata. Una soluzione quanto mai inopportuna e inadeguata, quella di far dipendere gli autotrasporti dal «Servizio delle Tappe». In primo luogo perché questo servizio, oltre al fatto che si occupava di una quantità svariata di materie, era completamente digiuno di tecnica automobilistica e di quelli che erano i pro-

blemi connessi con l'autotrasporto; in secondo luogo, perché la sua attività si limitava alle retrovie, mentre l'automezzo si sarebbe ben presto spinto fino alle prime linee, a diretto contatto con il combattente. Per conseguenza, gli autotrasporti entravano in guerra senza che esistesse un organo centrale competente dal lato tecnico, e in grado di fornire direttive generali inerenti l'impiego, i rifornimenti, le riparazioni, ecc.

Nel giugno 1915, a integrazione dei suddetti organi direttivi, furono istituiti:

– l'Ufficio Tecnico Automobilistico, presso l'Intendenza Generale, con compiti direttivi inerenti il settore dei rifornimenti e delle riparazioni (alla Sezione Tappe vennero mantenute funzioni direttive per gli autotrasporti);

– l'Ufficio Auto, come ente autonomo presso il Ministero della Guerra con compiti di coordinamento.

Gli organi esecutivi invece, fin dal 1915, nell'ambito di ciascuna Armata, erano così suddivisi:

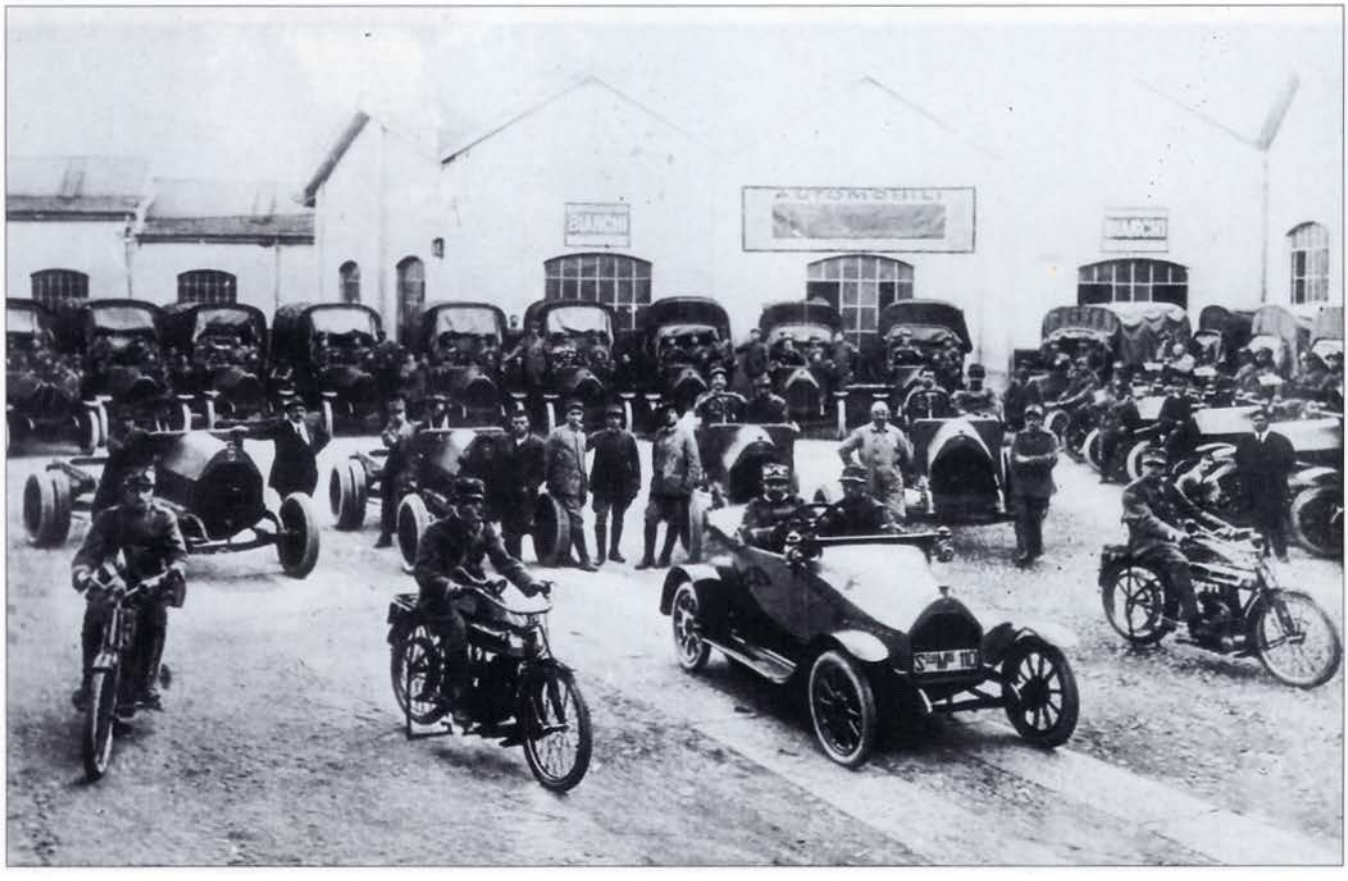
– «Autodrappelli Automobilistici», con numero variabile di automotomezzi, assegnati alle grandi unità, alle intendenze d'armata, alle sezioni sanità delle divisioni, alle sezioni sussistenza, ai battaglioni ciclisti;

– «Parchi Automobilistici d'Armata», uno per ciascuna armata, articolati su un Comando, un deposito-laboratorio, un autoreparto per divisione di cavalleria, una autosezione munizioni per ogni gruppo di artiglieria pesante campale. Loro compito era di provvedere ai trasporti dell'armata di appartenenza, specie di munizioni, materie di consumo e materiali automobilistici, nonché alle riparazioni degli autoveicoli e alla conservazione delle loro dotazioni e scorte.

– «Parco Automobilistico di Riserva», su un Comando, un deposito-laboratorio e 6 autoreparti per un totale di 26 autosezioni con 22 autocarri ciascuna. Era alle dirette dipendenze dell'Intendenza Generale e aveva il compito di provvedere alla costituzione di nuove unità automobilistiche da assegnare in rinforzo alle armate.

Per provvedere ai rifornimenti vennero inoltre istituiti:

– 4 «Depositi Centrali Automobilistici d'Armata» (uno per ciascuna armata), con il compito di provvedere ai rifornimenti e alle riparazioni, per le quali potevano avvalersi anche dell'industria civile; detti depositi venivano riforniti direttamente dal Ministero della Guerra, e a loro volta rifornivano il rispettivo parco di tutti i materiali occorrenti per le riparazioni;



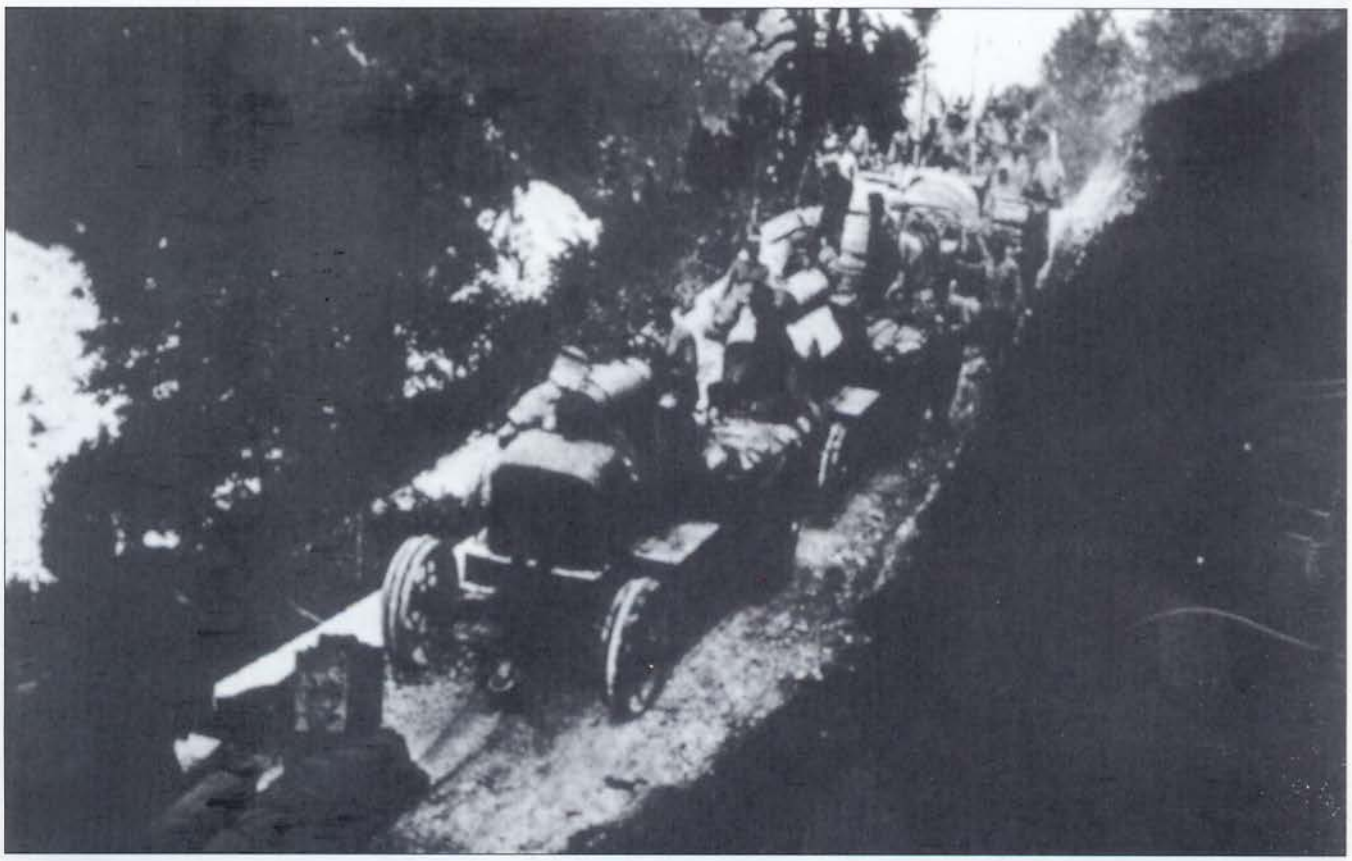
Partenza di truppe motorizzate dalle Officine Bianchi (foto SME - Ufficio Storico).

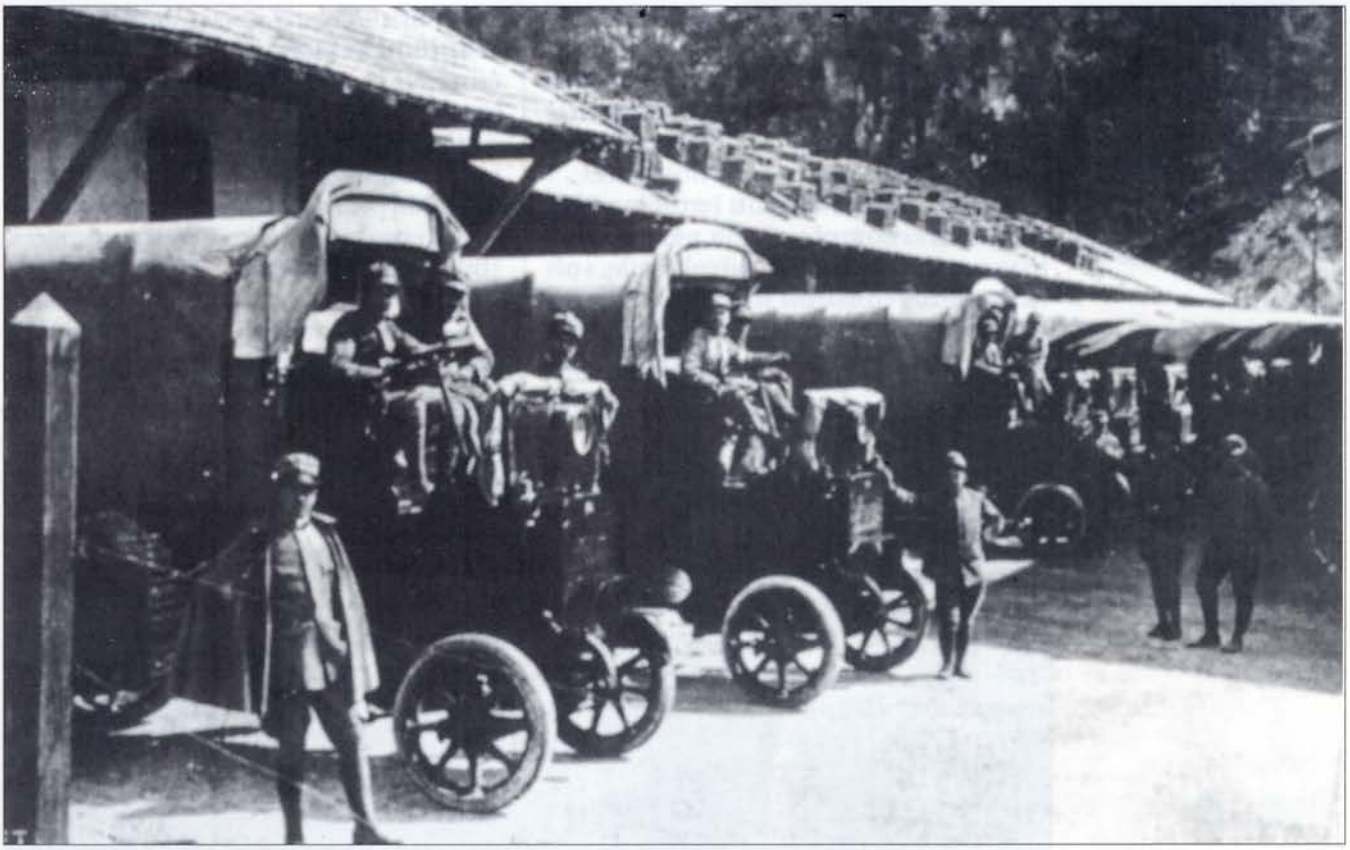
Torino: una colonna di autocarri (foto SME - Ufficio Storico).

– una «Direzione Tecnica Automobilistica» in Torino, alle dipendenze del Ministero della Guerra, con il compito di provvedere all'acquisto e ai collaudi degli autoveicoli, nonché alla conservazione e al rifornimento dei materiali automobilistici.

L'organizzazione degli autotrasporti era stata quindi articolata per armata, e con gli stessi criteri seguiti per altri materiali, quali munizioni, vettovagliamento, ecc. Va da sé che una cosa è calcolare il consumo di biada, sulla base del numero dei cavalli da alimenta-

Trattrici in Val Raccolana (foto SME - Ufficio Storico).





Trattrici Fiat (foto SME - Ufficio Storico).

re, altro è stimare quanti alberi motore verranno usurati dagli autoveicoli in un certo arco di tempo (senza contare il fatto che, di veicoli, ne esistevano già 60 tipi diversi).

Un'organizzazione analoga a quella dei parchi automobilistici, ebbero i reparti automobilistici d'assedio, dotati di trattrici, e assegnati a quelle armate che avrebbero dovuto condurre attacchi a posizioni fortificate. Questi reparti erano stati originati da una compagnia automobilistica di artiglieria, costituita a Verona prima

Parco autotrattrici di Manovra: reparto di Mason Vicentino (foto V. Contero).

CAPITOLO 4

dell'inizio del conflitto. I primi reparti di questo genere vennero dati in organico alla 1ª e alla 4ª Armata. Per l'impiego, dipendevano direttamente dal Comando di artiglieria delle armate di appartenenza.

Per i carbolubrificanti i problemi furono meno complessi che per i ricambi, essendo certamente più agevole, sulla base dei consumi medi per mezzo, calcolare il fabbisogno.

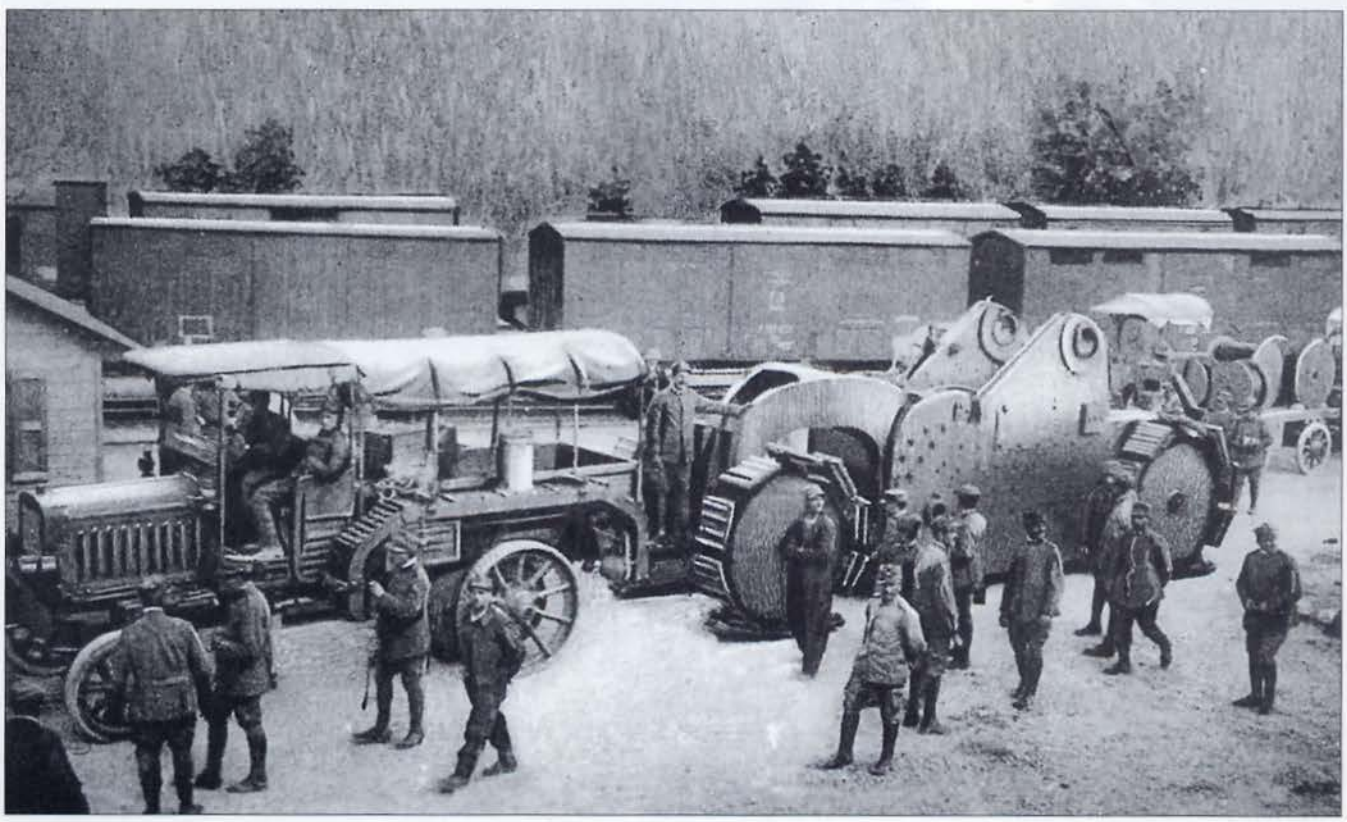
Furono costituiti 4 «Depositi Centrali»: 2 a Piacenza e 2 a Bologna. Allo scoppio della guerra le riserve ammontavano a circa 20 mila tonnellate di benzina e 800 di olio lubrificante.

Ogni autoveicolo aveva un'autonomia pari a 6 giornate, dette di «radunata»; la giornata corrispondeva a 125 kg di combustibile per gli autocarri, 100 per le autovetture e 12 per i motocicli.

I depositi centrali rifornivano i parchi d'armata ogni 4 giorni; questi di-

Traino di un obice da 305 sulla strada di Marostica (foto V. Contero).

Una trattrice Fiat adibita al trasporto di artiglieria pesante (foto Lionello Canali).



sponevano pertanto di un'autonomia di 6 giornate «di radunata» e altrettante di «consumo normale».

L'intera organizzazione, ovviamente, necessitava di opportuni collaudi, anche perché le poche esperienze maturate (in pratica riconducibili alla sola campagna di Libia e alle esercitazioni nelle grandi manovre) erano relativamente indicative della sua potenzialità e funzionalità.

Nell'ultima decade di aprile del 1915 – perciò nell'imminenza dell'entrata dell'Italia nel conflitto –, vennero effettuate esercitazioni di autocolonna da parte della 4ª compagnia automobilisti di Piacenza.

Gli automezzi si mossero di giorno e di notte, in zone montane sull'Appennino tra Piacenza e Genova, a pieno carico. Le indicazioni fornite furono significative e preziose per l'imminente impiego degli automezzi in guerra.

SVILUPPI ORDINATIVI DURANTE IL CONFLITTO

Autotrasporti

Già al primo impatto con le operazioni belliche, le idee su come utilizzare i trasporti automobilistici apparvero subito non del tutto chiare: la normativa vigente prevedeva il loro impiego nelle seconde linee; invece i Comandi d'armata, di corpo d'armata e di divisione, fin dall'inizio del conflitto, disposero movimenti autotrasportati anche in prima linea con conseguenti difficoltà.

In realtà, alle prime battute del conflitto, le intendenze d'armata tentarono di applicare le direttive delle «Norme di Impiego dei mezzi automobilistici in campagna», riportate nella pubblicazione «Servizio in guerra», edita nello stesso anno; ma, come avviene per quasi tutte le norme fondate sulla pura teoria, e non ancora sottoposte al vaglio del caso pratico, queste si rivelarono ben presto mal applicabili.

Un cumulo di fattori imprevisti, e forse imprevedibili, resero obsolete direttive appena emanate. Per elencarne alcuni: il carreggio ippotrainato si rivelò insufficiente e inadeguato, ad eccezione di quello in dotazione alle truppe alpine, rispetto alle strette e ripide strade di montagna che costituivano l'unica viabilità di quasi tutto il fronte; dove lo stesso fronte si sviluppava in pianura (cioè dallo sbocco in piano dell'Isonzo, al mare), a causa degli imponenti sforzi offensivi ivi esercitati, si verificò un abnorme consumo di munizioni di artiglieria che occorreva celermente ripianare; si presentò anche la necessità di trasportare con automezzi la biada per l'alimentazione degli animali; la distanza che correva tra l'intendenza delle armate, che avrebbero dovuto decidere dell'autotrasporto, e i corpi d'armata, che avrebbero dovuto fruirne, era quasi sempre eccessiva; spesso l'intendenza di un'armata non era neppure nella stessa città dov'era dislocato il Comando della stessa. Tutto questo faceva sì che la normativa vigente non risultasse più adeguata: gli ordini relativi ai movimenti dall'intendenza d'armata ai corpi d'armata e da questi ai reparti operativi non giungevano con quella celerità che era divenuta esigenza imprescindibile.

Per conferire al servizio degli autotrasporti la necessaria tempestività ed efficacia, furono allora costituiti la «Sezione Automobilistica» presso l'Intendenza Generale e gli «Uffici Servizi» presso i corpi d'armata. Erano i primi organi tecnici automobilistici, e ben presto si sottrassero alla dipendenza dalla Direzione delle Tappe, acquistando piena autonomia e assicurando una più tempestiva azione coordinatrice dei trasporti.

La facoltà di decidere dell'impiego dei mezzi venne perciò demoltiplicata ai livelli inferiori. In questo modo però, mancando la visione d'insieme dei problemi e delle necessità, gli automezzi venivano ipersfruttati, senza concedere loro il necessario turno di riposo da dedicare alle manutenzioni, con aumento repentino della percentuale di autoveicoli fermi per inefficienze. Oppure poteva accadere, non essendoci un coordinamento centrale, che mentre alcuni reparti erano in crisi per mancanza di mezzi, altri tenessero a lungo inutilizzati i propri. Questo avveniva ad esempio per i reparti di artiglieria che, dopo una frenetica attività di trasporto – nella quale i mezzi erano insufficienti – nella fase di preparazione ed esecuzione della battaglia, restavano poi fermi e inoperosi durante i lunghi tempi morti. Nel luglio del 1916 vennero costituiti gli «autogruppi», unità

CAPITOLO 4

formate da un numero variabile di autosezioni (su 22 autocarri ciascuna) e capaci di trasportare un battaglione di fanteria. Più autogruppi formavano un autoreparto, capace di trasportare un reggimento di fanteria, mentre 2 autoreparti davano vita a un autoraggruppamento, capace di trasportare una brigata di fanteria.

Il nuovo ordinamento permise l'organico e celere spostamento di masse di uomini, con sicuri risultati.

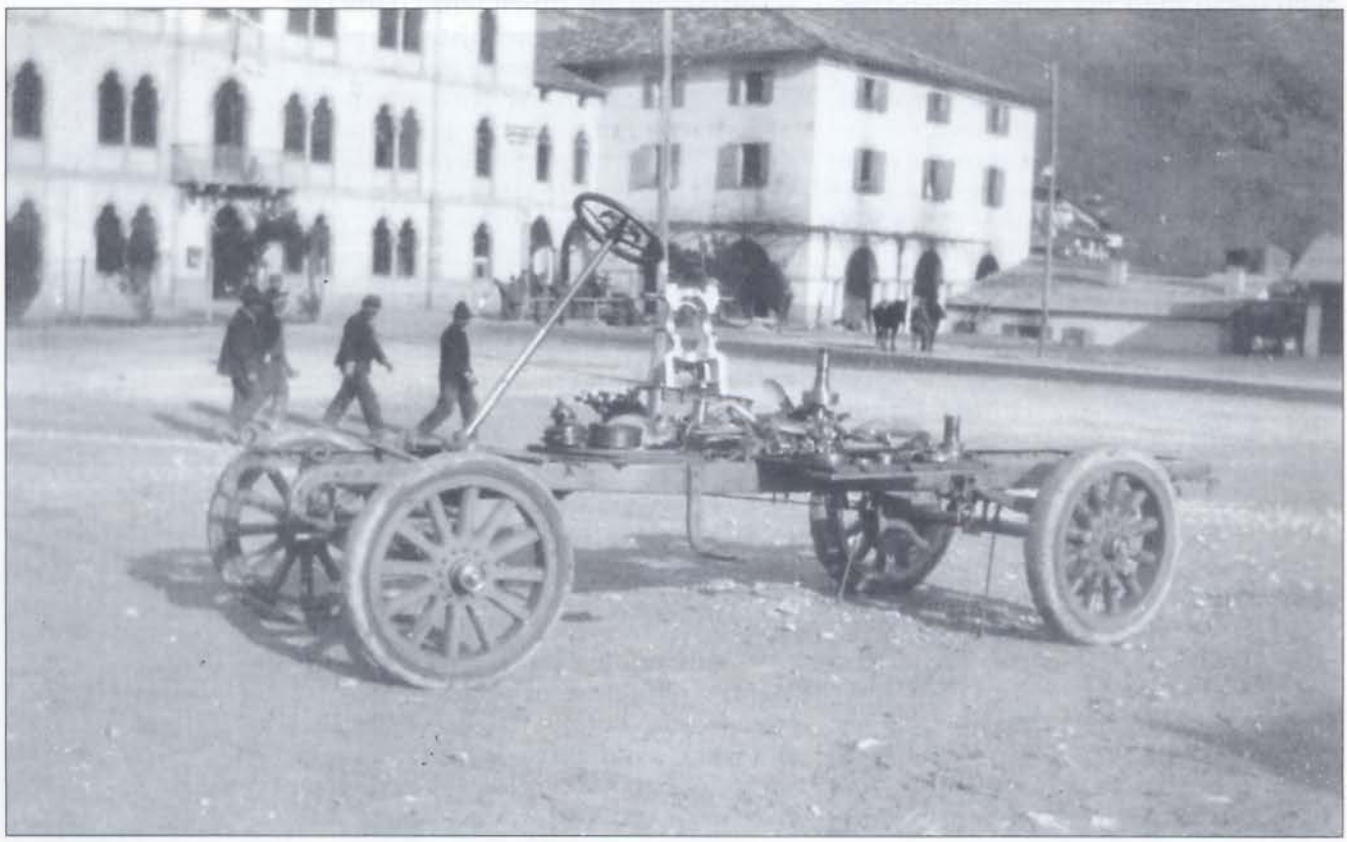
Guerra durante, emerse la necessità che ciascuna armata disponesse di un reparto trattrici, poi trasformato in «Parco Trattrici d'Armata». Se si considera che l'Italia prima d'allora non aveva mai eseguito traini meccanici di batterie di grosso calibro, che si era trovata al principio della guerra a possedere un limitatissimo numero di trattrici, e che mai si era pensato di addestrare personale che conoscesse contemporaneamente la meccanica degli automezzi e la tecnica del trasferimento di pezzi pesanti, bisogna riconoscere che l'Esercito riuscì a raggiungere, in questo specifico settore, risultati che non si era neppure osato sperare.

Rifornimenti e Riparazioni

Ai rifornimenti e alle riparazioni erano preposti i depositi centrali d'armata, ma la lentezza del loro approntamento non teneva il passo delle necessità delle armate per gli automezzi che man mano si degradavano, tanto che queste furono costrette, nel frattempo, a rivolgersi alle industrie private di Milano e Torino; e poiché non vi era un organo centrale che fungesse da guida e operasse un coordinamento tra le varie intendenze d'armata, queste si facevano reciproca concorrenza, scatenando un aumento dei prezzi.

Il colonnello Andrea Maggiorotti, chiamato a costituire e dirigere l'Ufficio Tecnico Automobilistico dell'Intendenza Generale, elaborò una appropriata soluzione. Egli tenne conto dei tipi di automezzi nazionali ed esteri che contassero almeno 100 unità in distribuzione. Gli oltre 60 tipi di automezzi esistenti furono così ridotti a 12 classi ai fini dell'approvvigionamento delle parti di ricambio, con risultati positivi sui tempi d'acquisto e di catalogazione dei materiali, attività che vennero vietate agli enti mobilitati, e accentrate presso lo stesso Ufficio Tecnico.

Fino a che però non cominciarono a farsi sentire gli effetti positivi di questa nuova organizzazione degli approvvigionamenti e dei rifornimenti, con l'afflusso dei ricambi ordinati alle stesse case costruttrici, i mezzi inefficienti continuarono ad accumularsi presso le officine riparazioni degli autoparchi. Il momento di maggior crisi



Attività di riparazione. L'immagine mostra un autocarro in dotazione all'autodrappello Fortezza Brenta-Cismon, di stanza ad Arsié, «in riparazione». La prima occhiata al veicolo indurrebbe a considerare come l'attività di riparazione, fin dalle prime battute, venisse presa terribilmente sul serio (foto D. Springolo).

coincise con l'inverno del 1916, e venne provvisoriamente risolto con l'assegnazione, agli autoparchi, di autoreparti di nuova costituzione. Infine, con l'arrivo dei ricambi, si poté dare avvio a una inversione di tendenza, con lo smaltimento delle giacenze.

L'Ufficio Tecnico Automobilistico adottò poi misure efficaci per la protezione dei motori in vista dell'inverno, quali l'approvvigionamento di «antisdrucciolevoli» per le ruote (i corrispondenti delle odierne catene di aderenza), e mantelli coibenti per radiatori e motori.

Nel giugno 1916 l'Ufficio Tecnico Automobilistico dell'Intendenza Generale divenne «Sezione Tecnica Automobilistica» ed al colonnello Maggiorotti subentrò il T.Col. Angelo Pugnani, ufficiale di profonda cultura automobilistica e appassionato pioniere della motorizzazione militare.

Questi si prodigò per apportare ulteriori migliorie al settore dei rifornimenti e delle riparazioni.

Per eliminare le differenze funzionali esistenti tra le varie armate egli propose e ottenne la costituzione di un unico «Deposito Centrale Automobilistico» in luogo dei 4 depositi centrali d'armata. Il nuovo ente, costituito il 16 novembre 1916 con sede in Bologna, dipendeva direttamente dall'Intendenza Generale.

La Direzione Tecnica Automobilistica di Torino continuò invece a coordinare l'approvvigionamento degli automezzi di nuova fabbricazione.

Per il rifornimento delle gomme venne creato a Bologna un «Magazzino Generale», con uffici staccati a Milano e Torino per il soddisfacimento delle normali esigenze, mentre impiegava le proprie scorte per far fronte ad eventuali richieste di carattere eccezionale.

Altri magazzini ricambi per materiali vari furono creati a Bologna, Torino e Piacenza.

Alle riparazioni, all'inizio del conflitto, provvedevano i suddetti depositi centrali d'armata, con risultati non sempre positivi, sia per l'estrema varietà dei mezzi da riparare e conseguente difficoltà di approvvigionamento dei ricambi essenziali, sia per la scarsa disponibilità di personale competente. L'industria privata, oltre a ciò, non era ancora sufficientemente attrezzata e, quando si faceva ricorso alle piccole officine civili, quasi sempre, all'arrivo dell'automezzo riparato in zona di guerra, questo doveva subito essere nuovamente ricoverato presso un'officina militare. Furono perciò costituite officine specializzate nella riparazione dei principali tipi di veicoli e di parti staccate. Sorsero così 5 laboratori:

– il 1º con sede a Torino, per i mezzi della Fiat (eccetto SPA, 15 ter e 18 BL);

– il 2º a Bologna, per 15 ter e 18 BL;

– il 3º a Pontevigodarzere, e successivamente a Bologna, per gli SPA e le autovetture di tutte le marche;

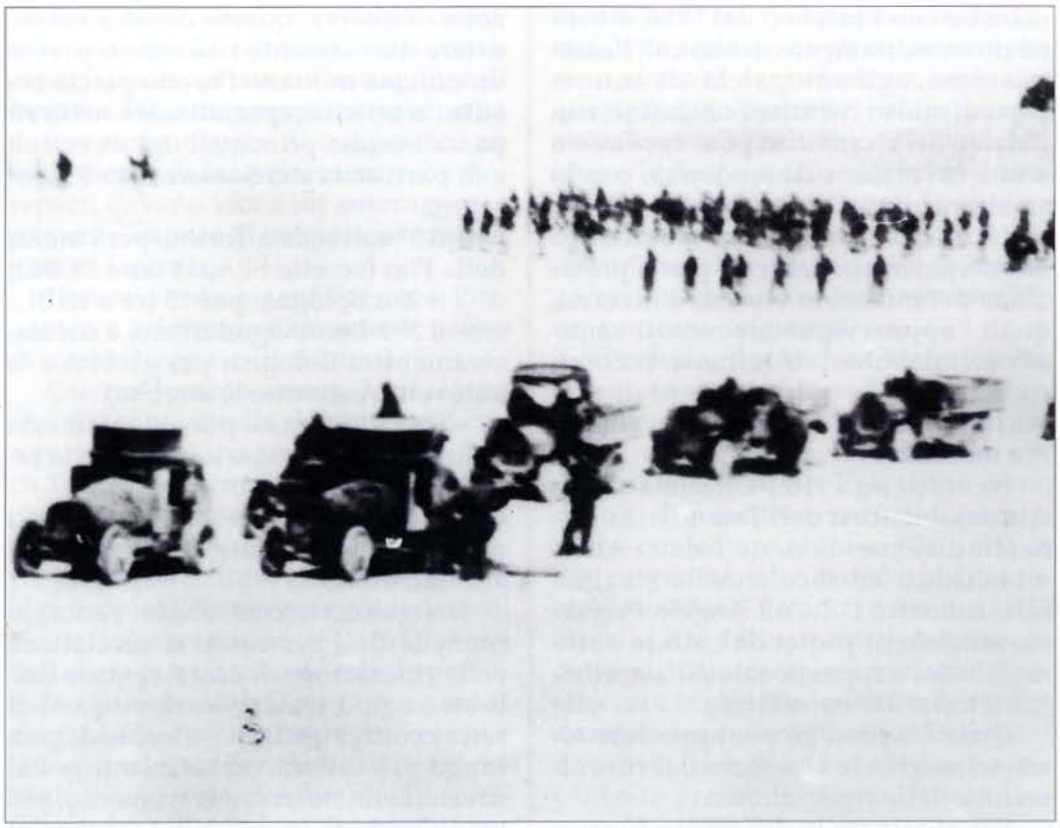
– il 4º a Piacenza, per gli automezzi costruiti da fabbriche lombarde e la revisione dei radiatori;

– il 5º a Padova (poi a Parma) per i motocicli, le biciclette, i magneti e gli accumulatori.

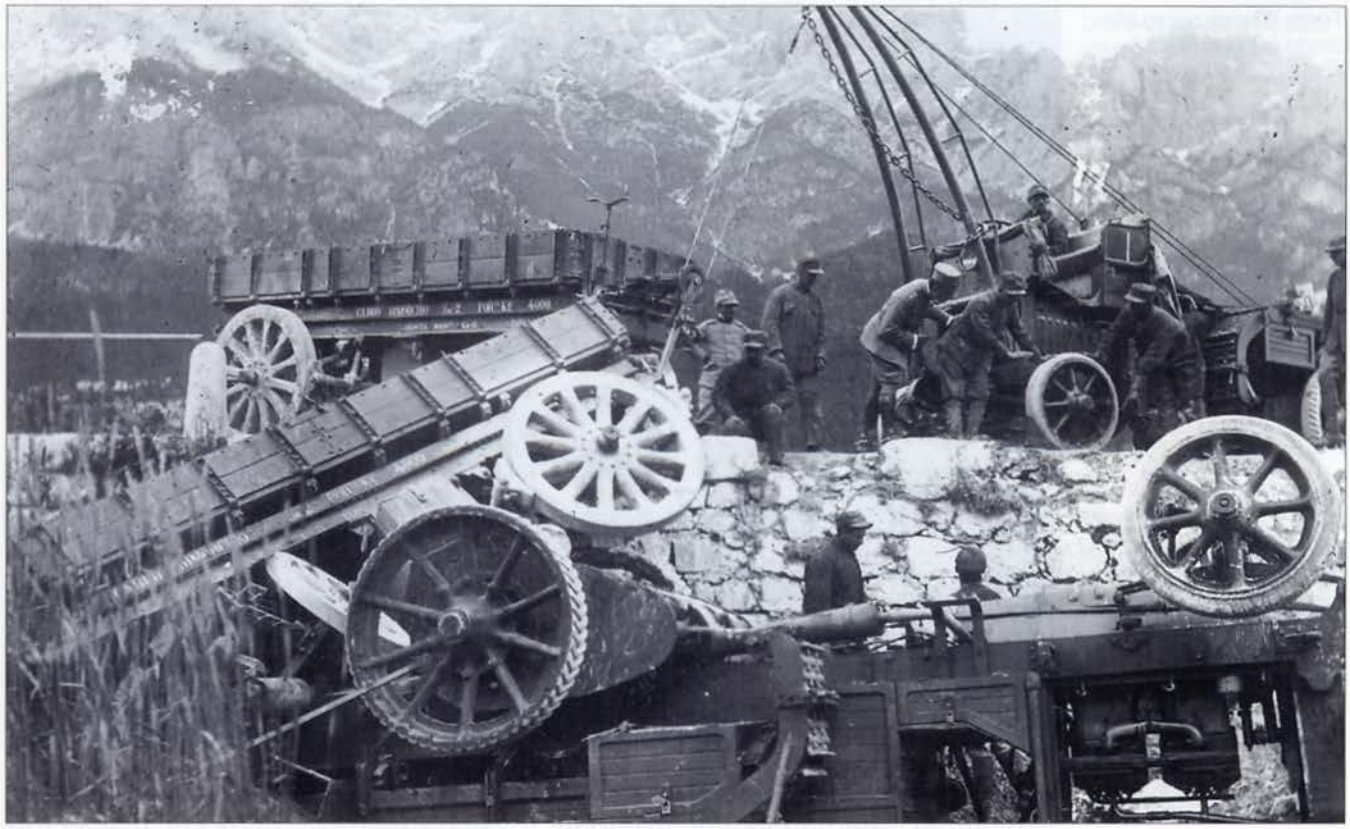
L'organizzazione diede vantaggi immediati: il personale si specializzò nella riparazione di mezzi sempre dello stesso tipo, con lavorazione quasi di serie e con tempi di allestimento di gran lunga più brevi. Anche il settore dei rifornimenti ne trasse giovamento, potendo limitare le scorte dei magazzini ai soli materiali specifici per i mezzi in lavorazione nel rispettivo laboratorio.

Compressore stradale (ce n'erano già allora) utilizzato per la costruzione di una strada a Sdrenja (foto Secondo Parodi).

Presenti in Europa già nel 1902, anche le autoblindo fecero la loro apparizione sui campi di battaglia della Prima Guerra Mondiale. Nella foto: una squadriglia del 1915 (foto SME - Ufficio Storico).



Perfino «gli automobili» a vapore fecero in tempo a fare la loro apparizione sul teatro della battaglie. Questa foto che raffigura una di queste macchine (di probabile requisizione) sbuffante lungo una strada nei dintorni di Arsiè, è del trevigiano Domenico Springolo.



Un'operazione di recupero di un automezzo con rimorchio precipitato lungo una scarpata (foto L. Canali).

Il risultato fu favorito dal migliorato servizio dei rifornimenti, con magazzini impiantati secondo criteri moderni e livelli di materiali tenuti a giorno sulla base dei consumi medi.

Molto utile fu la costituzione di una commissione di collaudo, presso l'11º Autoparco di Padova, che effettuava un accurato controllo dei mezzi riparati prima della loro riconsegna ai reparti.

Alla fine della guerra risulteranno riparati presso i 5 laboratori, limitatamente alle sole «grandi riparazioni», 6 mila autocarri, 10 mila motocicli, 20 mila biciclette, 14 mila magneti, 3 mila e 200 radiatori.

L'IMPIEGO SUL FRONTE ITALIANO

La forza complessiva con la quale l'Italia era entrata nel conflitto era di 4 armate, 14 corpi d'armata, 35 divisioni di fanteria, 1 divisione bersaglieri, 4 divisioni di cavalleria. La radunata aveva richiesto 43 giorni.

Lo Stato Maggiore aveva dovuto rovesciare il proprio disegno strategico in relazione al capovolgimento delle alleanze ispirato a finalità nazionali: liberazione delle terre irredente e tutela dell'indipendenza nazionale da minacce esterne. Tenendo conto della favorevole natura del terreno, l'esercito austriaco poteva attendere l'attacco italiano nel settore dell'Isonzo, arroccato sulle colline del Carso.

L'Italia si trovava, invece, in condizioni di grave svantaggio: le sue truppe avrebbero dovuto affrontare le montagne, mentre agli Austriaci si spalancava davanti la Pianura Padana.

Il primo ciclo della guerra, caratterizzato dalle prime 4 battaglie dell'Isonzo, aveva prodotto risultati ben modesti e inferiori alle attese sul piano strategico e tattico, specie se rapportati alle ingenti perdite subite: ben 113 mila tra morti e feriti.

In questa fase, l'automobilismo militare era stato impegnato principalmente con trasporti di materiali, ma nel contempo si era affermato anche il criterio di ricorrere al traino meccanico per le artiglierie di grosso e medio calibro.

L'industria nazionale fu impegnata allora a costruire rapidamente le trattrici necessarie. Si trattava dei tipi Fiat, Pavesi e Soller.

Stabilizzatisi i fronti, gli automezzi cominciarono ad essere utilizzati anche in zona più avanzata, per consentire rifornimenti più celeri alle truppe combattenti. Gli autocarri, di giorno e di notte, anche sotto il fuoco delle artiglierie nemiche, si spinsero avanti con

Traino di un pezzo da 280 diretto in Val di Fiemme (foto L. Canali).

rapidi movimenti, per assicurare il rifornimento di armi, munizioni, materiali e viveri.

Il 16 luglio 1915 fu per l'Automobilismo militare una giornata altamente significativa; in quella data infatti cadde colpito a morte, in un'azione di guerra, il primo autiere e ad un altro autiere fu conferita la prima decorazione al valor militare.

Era ancora l'alba, quando 10 autocarri 15 ter tipo Libia, della 6ª Compagnia Automobilistica, con sede a Mantova, provenienti dal distaccamento di Aquileia, partirono diretti a Monfalcone per caricare materiali destinati alle

Foto ricordo degli ufficiali dell'8º Autoreparto (foto C. Poli).

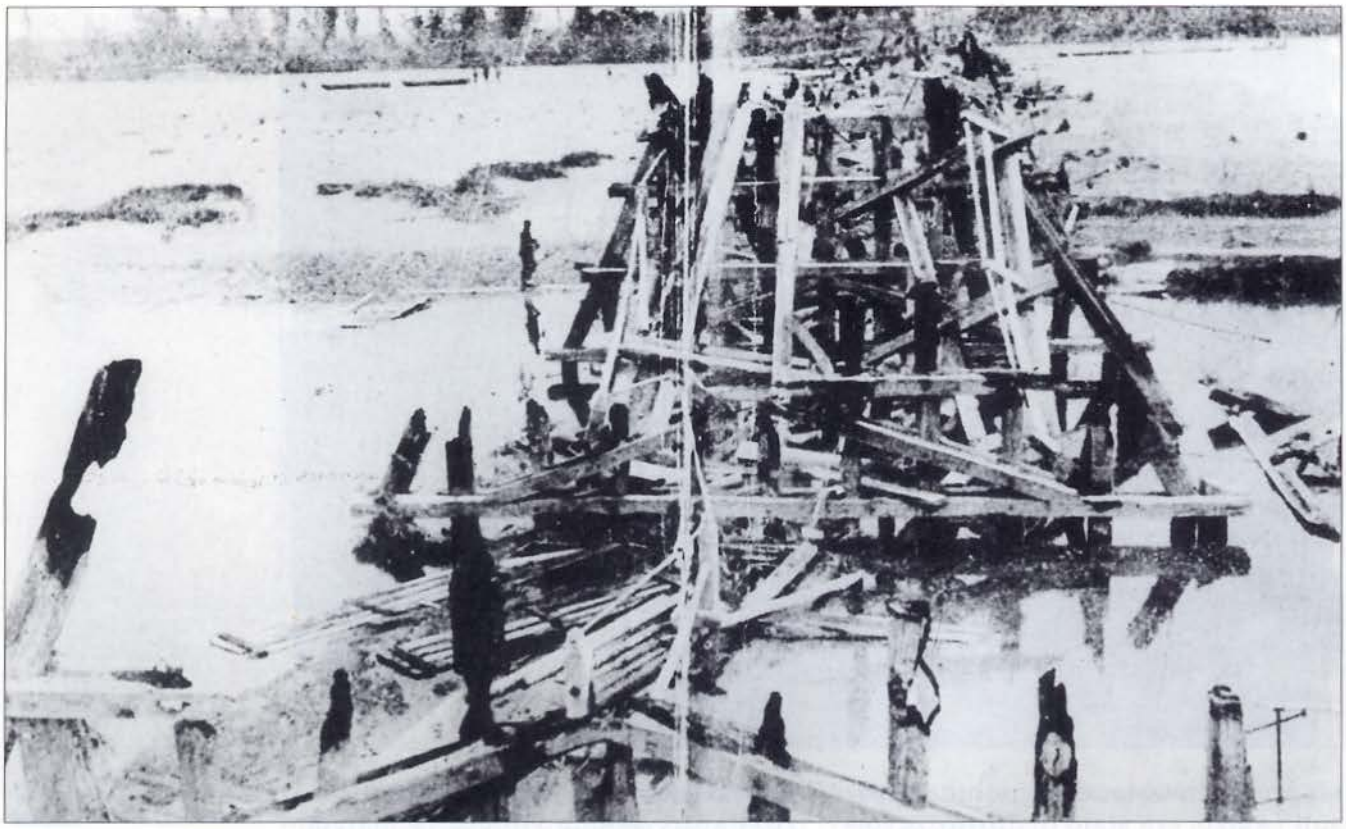
Una sezione di 18 BL dello stesso 8º Autoreparto (foto Gastone Bassi).

truppe combattenti. Il ponte Pieris, sull'Isonzo, era stato distrutto; occorreva superare il fiume a guado. Si cercò il punto dove l'acqua era più bassa; si fece ricorso alla forza delle braccia e alle corde in dotazione per rinforzare la spinta dei motori.

In cielo, due palloni frenati nemici spiavano il movimento. Superato l'Isonzo, l'autocolonna riprese la marcia. Giunti a destinazione, e caricati i materiali, gli automezzi presero la via del ritorno. A mezzogiorno erano di nuovo al guado.

Gli autocarri erano già a metà del fiume, quando vennero investiti da un

Agosto 1915: le prime battute del conflitto offrono risultati positivi e incoraggianti. Una nutrita schiera di prigionieri austriaci viene condotta verso le retrovie; in controcorrente, un automezzo italiano si dirige verso il fronte (foto C. Poli).



A questo ponte, il ponte di Pieris distrutto, è direttamente legata la morte del primo autiere, e la concessione della prima medaglia al valore. Si rinvia al testo per i particolari dell'episodio (foto SME - Ufficio Storico).

intenso fuoco di artiglieria. L'autocolonna si fermò: il conduttore Emilio Vanetto, di Padova, colpito in pieno petto, rimase ucciso. Il comandante dell'autocolonna, sergente Attilio De Lorenzi, era a fianco del conduttore sul veicolo di testa. Resosi conto della situazione, scese dall'automezzo, incitando i conduttori perché si affrettassero a superare il guado. Egli stesso si prodigò sotto il fuoco, facendo la spola fra i suoi uomini e spronandoli, aiutando ora l'uno ora l'altro, guidando personalmente gli automezzi dei conduttori feriti, finché tutti non furono al riparo sull'altra sponda. Alcuni autocarri furono colpiti da schegge, quattro autieri furono feriti. Il sergente De Lorenzi recuperò la salma del Vanetto e l'autocarro a lui affidato, condusse i feriti all'ospedale da campo più vicino e poi, con la colonna al completo, portò a compimento il trasporto.

Per l'alto senso del dovere dimostrato nell'azione e per il valore con il quale seppe condurla, il sergente De Lorenzi fu decorato con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare. L'onorificenza gli venne consegnata a Milano nel

La guerra divampa, sempre più cruenta; e gli automobilisti sono impegnati senza sosta. Nell'immagine, un'autocolonna sul fiume Fella (foto SME - Ufficio Storico).

maggio del 1916. Una fotografia sull'«Illustrazione Italiana» del tempo, ricordò la cerimonia.

Furono sufficienti pochi mesi di guerra, per far cogliere a tutti l'utilità di poter disporre di un servizio di autotrasporti. Ci aiuta a capire la lettura di alcuni passi di un diario personale, inedito, dal titolo «Ricordi di guerra» del fiorentino Gastone Bassi, automobilista nel corso dei primi due anni del conflitto, poi ufficiale di fanteria.

«12 agosto (1915): il fronte della battaglia si allontana sempre più per il procedere eroico dei nostri soldati, e sempre più indistinta, perciò, giunge l'eco della lotta.

Qui fervono invece, sempre, ed anche con maggiore intensità, i servizi per l'approvvigionamento delle truppe. Giungono tutti i giorni treni carichi di vettovaglie di ogni sorta, che con gli autocarri, subito, trasportiamo ai magazzini avanzati. Qui i viveri hanno assunto quantità allarmanti: montagne di varie decine di metri di sacchi d'avena, di grano, di riso, piramidi gigantesche di casse di carne in conserva, condimenti, gallette; i locali più ampi ne rigurgitano, altri capannoni sono stati costruiti

È trascorso il primo inverno di guerra, ma sulle strade alpine la neve giace ancora dominatrice, creando seri ostacoli alla circolazione degli automezzi. Le immagini che seguono, tratte da una raccolta personale del sergente automobilista Giovanni Grondona, costituiscono una preziosa e rara documentazione fotografica di varie fasi di un'autocolonna, effettuata il 2 aprile 1916 tra Longarone e Selva di Cadore.

In alto: l'autocolonna del 9º Autoreparto è stata caricata con materiale del genio; lo spessore della neve, ai lati della strada, parla da solo. Le frecce indicano il sergente Grondona, comandante della colonna.

L'autocolonna rimane bloccata alla Forcella della Straulanza.

Alcuni civili, uomini e donne, reclutati dal Comando Tappa di Forni di Zoldo, sono all'opera per sgomberare la neve.

Il sergente Grondona attende il ritorno del motociclista inviato in avanscoperta a ispezionare il percorso.

Tutta la colonna è ferma in attesa di notizie sulla transitabilità della strada.

Il fotografo coglie al volo un passaggio della colonna, che sfila tra due muraglie di neve.

e sono già pieni. La provvisione è davvero mirabile, come mirabile – lo ha di recente dichiarato il nostro Re – è per sollecitudine e precisione il servizio di trasporto dei generi ai vari corpi al fronte, fatto da veicoli di ogni sorta: autoveicoli di tutte le forme, carri di ogni genere con buoi, muli, cavalli, asini; spesso assistiamo alla sfilata di lunghe colonne di caratteristici carretti siciliani, dalle ruote alte, dalle pitture vivaci...».

La battaglia degli Altipiani

Il conflitto aveva ormai assunto la fisionomia di guerra di logoramento e, senza risparmiare nessuno dei contendenti, continuò fino al maggio 1916. Il 14 di quel mese gli Austriaci lanciarono una veemente offensiva: con altezzoso termine, l'azione era stata denominata «Strafe Expedition», cioè spedizione punitiva. Si trattava del primo attacco veramente poderoso e violento dall'inizio della guerra.

Esso si sviluppò nel settore del Trentino, con l'obiettivo di giungere alla Pianura Padana attraverso gli Altopiani di Folgaria, Lavarone ed Asiago; se avesse avuto successo, le conseguenze sarebbero state catastrofiche per l'intero schieramento italiano che sarebbe stato aggirato dall'Isonzo al mare. Gli Austriaci impiegarono, in quella offensiva, due armate, appoggiate da grande concentrazione di artiglierie.

Fino a quel momento del conflitto,

Maggio 1916. È uno dei momenti più critici dell'intero conflitto, paragonabile soltanto, in quanto a tensione emotiva, alle vicende della ritirata di Caporetto e della Battaglia del Solstizio. L'Austria ha già scatenato la sua Strafe Expedition dal Trentino, e le sue truppe stanno per dilagare sull'altopiano di Asiago, dirette verso la pianura vicentina. Il Comando italiano risponde facendo affluire forze di riserva, pari a 120 mila uomini, dall'Isonzo. L' immagine testimonia il disperato trasporto effettuato a mezzo di autoveicoli (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

l'Esercito Italiano non aveva ancora impiegato autocarri per il trasporto di truppe, anzi sussisteva addirittura il divieto di farne un tale uso, nel timore che non ne rimanessero a sufficienza per il trasporto dei materiali.

La battaglia che sarebbe poi stata chiamata «Battaglia degli Altipiani», era in pieno svolgimento. Gli inizi erano stati estremamente favorevoli agli Austriaci che avevano sorpreso le forze italiane. Occorrevano rinforzi urgenti per arrestare l'avanzata nemica. Fu così che, vinta ogni remora, venne deciso il primo trasporto di truppe con autocarri.

Nell'occasione gli autieri, con la loro abnegazione, spinta fino all'eroismo, furono protagonisti di una delle pagine più belle della storia della Prima Guerra Mondiale.

La battaglia, iniziata il 14 maggio dalle forze austriache con un violento bombardamento sul territorio compreso tra il Lago di Garda e la Val Sugana, proseguì con un attacco in Val Lagarina, in Val Posina, e in Val d'Astico.

Mentre in Val Lagarina la resistenza italiana ebbe successo, alle testate delle valli Posina e Astico le nostre truppe furono costrette a ripiegare sulla seconda linea, per cui subito si temette una vittoriosa avanzata austriaca sull'Altopiano di Asiago.

Emerse pertanto la necessità di concentrare, in tempi brevissimi, truppe, armi e materiali sugli Altipiani per impedire agli Austriaci lo sbocco nella pianura vicentina. Solo così poteva essere stroncato il piano nemico, che prevedeva il dilagare delle sue divisioni al di là dell'Isonzo.

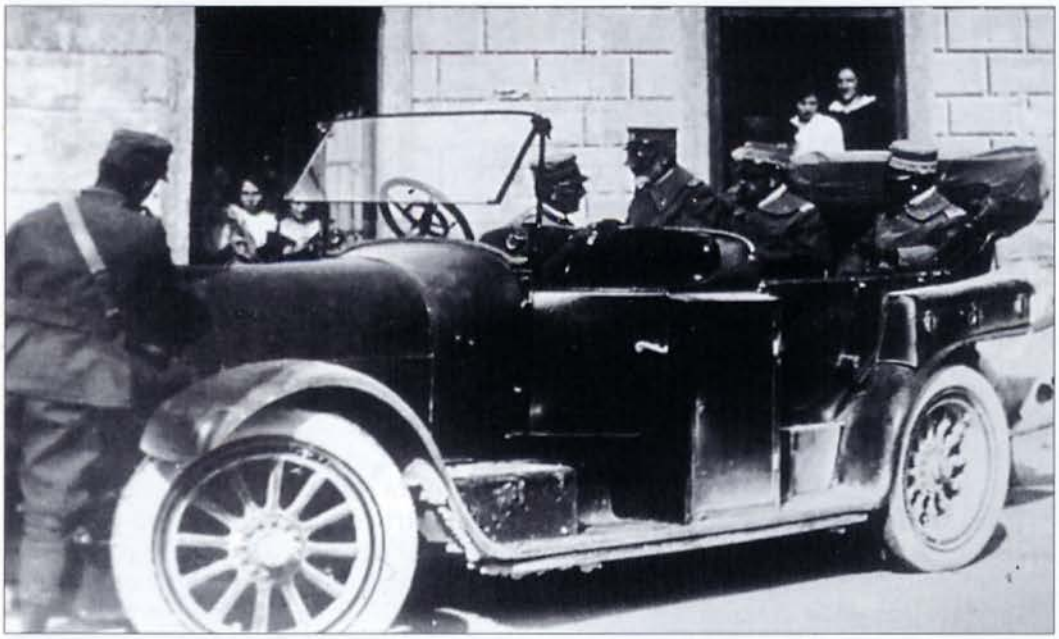
Fu deciso di far affluire il più rapidamente possibile dal Tagliamento e dalla Carnia tutte le truppe che si trovavano in zona: la 23ª Divisione, il 10º e il 14º Corpo d'Armata, una brigata di fanteria e 2 battaglioni alpini.

La sola ferrovia era chiaramente insufficiente per trasportare un così ingente quantitativo di truppe in tempo utile. L'unico mezzo celere era l'autocarro.

Il Comando Supremo fece perciò intervenire l'Autoparco di Riserva e dispose che le armate mettessero a disposizione il maggior numero di automezzi possibile. I movimenti ebbero inizio il 19 maggio e si conclusero il 22 dello stesso mese (ultimo trasporto: i due battaglioni alpini «Argentera» e «Morbegno»).

In quattro giorni, con lunghe ed estenuanti autocolonne, su strade difficilissime, 974 autocarri trasportarono 15.432 uomini del XIV e del X Corpo d'Armata e relativi equipaggiamenti sulle linee del nuovo fronte, superando distanze di 200-250 chilometri, con punte massime di 350.

Un'automobile del Comando in perlustrazione sull'altopiano di Asiago (foto A.N.A.I. di Prato).

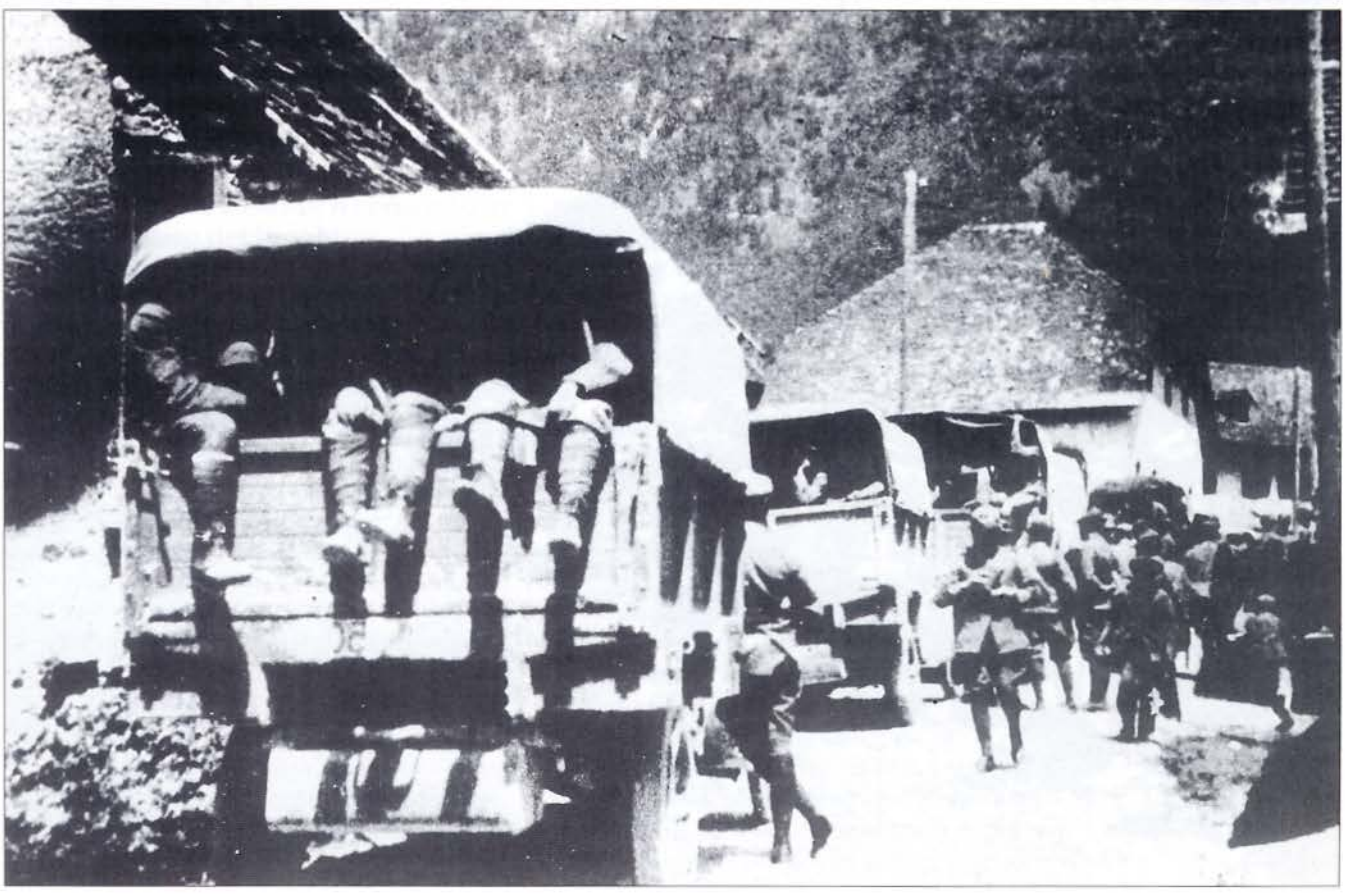


Un'automobile del Comando con alti ufficiali in sosta su una piazza di Asiago (foto A.N.A.I. di Prato).

Varie pubblicazioni ed articoli di ogni epoca riportano la cifra di 120 mila uomini trasportati (e qualcuno arriva perfino a dichiararne 200 mila). L'assurdità della cifra – ed appare incredibile come in 77 anni nessuno l'abbia mai rilevato – è ricavabile da una semplice operazione aritmetica. Ogni autocarro compì mediamente 2 viaggi di andata e ritorno. Per trasportare un totale di 120 mila uomini, ogni autocarro avrebbe dovuto caricarne sessanta con relativo equipaggiamento ad ogni viaggio (!). È da presumere che, nel computo della cifra globale, siano stati compresi quelli trasferiti per ferrovia fino alle stazioni più prossime, e da lì poi condotti in autocarro sugli Altipiani. È certo comunque che, anche con questa interpretazione, l'impresa non perde nulla della sua epicità.

I conduttori si trovarono nelle condizioni di rimanere al volante dei loro autocarri spesso per oltre 48 ore consecutive, facendo la spola dalla Carnia agli Altipiani. La stanchezza del per-

Un'altra immagine del trasporto effettuato a mezzo di autoveicoli nel corso della battaglia degli Altipiani (foto SME - Ufficio Storico).



CAPITOLO 4

sonale raggiunse punte tali che al termine del secondo viaggio qualche conduttore, nonostante ogni tentativo di resistere, finì per addormentarsi sul volante, uscendo di strada o precipitando da un ponte.

Le autocolonne, dunque, si moltiplicarono e gli autieri si prodigarono con determinazione, senza porre limiti allo sforzo, incuranti del fuoco delle artiglierie nemiche, consapevoli del compito decisivo loro affidato.

Con le seguenti scarne, ma incisive parole, il caporale conduttore Giovanni dell'Orco, della 334ª Autosezione, 34º Autoreparto, dipinge quei giorni:

«Trasferiti con i granatieri, e scaricati questi a Le Rocchette e Campo Mulon, ad Asiago, facciamo servizio trasporto truppa dalle stazioni di Thiene, Marostica, Vicenza, per l'Altopiano di Asiago. Non ci comanda nessuno, siamo come dispersi, non so cosa ho mangiato, dove ho dormito; so solo che abbiamo portato truppa truppa truppa per strade impossibili, senza tregua né respiro, ma truppa truppa!»

Così invece racconta quei drammatici momenti l'autiere Secondo Parodi:

«Fu un servizio molto gravoso, specie per la mancanza di riposo, per la quale si ebbe a verificare qualche rovesciamento di macchina lungo la scarpata a causa del sonno. A proposito della mancanza di sonno, personalmente ricordo (portavo un autocarro Isotta Fraschini) di aver pregato il meccanico (allora ogni macchina aveva conduttore e meccanico) di sostituirmi per un breve momento perché non ce la facevo più, ma questi, che in tempi normali mi pregava spesso di lasciarlo condurre, non ne volle sapere perché anch'egli preso da sonno tremendo; cantare, gridare, schiaffeggiarsi, punzecchiarsi, piangere di rabbia, sforzi erculei per tenere gli occhi aperti e cuore sveglio; occhi aperti e cuore addormentatosi un istante, e solo con uno sforzo, è il caso di dire miracoloso, riuscii ad evitare la catastrofe zigzagando tra due paracarri; e così per tutti gli altri compagni; non era possibile fermarsi per non dimezzare il reparto. Quando un automezzo aveva necessità di fare rifornimento, doveva poi iniziare la corsa per il ricongiungimento con il proprio reparto».

I trasporti che avrebbero permesso di opporre uomini e cannoni al tentativo austriaco, ebbero l'efficacia e la tempestività auspicata, tanto che il fronte italiano non fu spezzato.

Significativo, nell'ambito della «Battaglia degli Altipiani, l'episodio che avvenne sul Pasubio.

Gli Austriaci erano già entrati in possesso del primo dente del monte, che sarebbe stato poi chiamato «dente austriaco»; erano avanzati prepotentemente, e

La Battaglia degli Altipiani, conclusa con il successo degli Italiani che avevano vanificato il tentativo austriaco, aveva richiesto, come tutti i precedenti scontri, un pesante contributo di morti e feriti. Qui un gruppo di feriti in attesa di essere smistati dagli automezzi verso i vari ospedali (foto SME - Ufficio Storico).

Nel più vasto contesto della Battaglia degli Altipiani, particolare importanza rivestì la difesa del secondo dente del Pasubio, resa possibile soltanto grazie ad un provvidenziale autotrasporto di un battaglione. Nella foto il Monte Pasubio (foto Onorcaduti).

minacciavano di conquistare il secondo dente, dopodiché sarebbero stati liberi e padroni di incunearsi nella Vallarsa.

Per porre rimedio a questa eventualità, un alto Comando italiano diede ordine ad un suo ufficiale di stato maggiore, il maggiore Pariani, di inviare truppe per occupare immediatamente la rimanente parte del Pasubio. L'ufficiale, incontrata una colonna proveniente dall'Isonzo con a bordo la Brigata «Volturno», ebbe la felice intuizione di deviarne un battaglione dal Ponte Verde, sotto le Dolomiti, al Colle Xomo; egli ne assunse il comando in quanto pratico dei luoghi.

Gli autieri erano in viaggio dal mattino, e la notte stava per scendere; il dislivello da superare era rilevante, e il fondo stradale presentava croste di ghiaccio; tutto ciò rendeva oltremodo rischiosa e difficile la manovra. Malgrado ciò, gli automezzi giunsero tutti col loro prezioso carico di fanti sul Pasubio, giusto in tempo per prendere e mantenere il possesso del secondo dente, che sarebbe per ciò stato chiamato «dente italiano», e respingere l'attacco nemico.

Il Pasubio, nelle vicende successive, si sarebbe dimostrato uno dei capisaldi della nostra difesa a protezione della pianura vicentina.

L'episodio dimostrò, in modo eclatante, l'apporto determinante dell'automezzo, per realizzare una manovra senza la quale nessuna difesa avrebbe potuto essere opposta agli austriaci. Pur senza possibilità di controprova, non si può non pensare con inquietudine a quale avrebbe potuto essere l'esito della battaglia e – chissà? – dell'intero conflitto se, in mancanza di automezzi, l'azione di contenimento non avesse avuto successo.

Si possono ben immaginare, anche a distanza di tanto tempo, le difficoltà estreme insite nell'intera e complessa operazione e, di conseguenza, il valore dei meriti acquisiti da chi seppe superarle con successo: autocolonne lunghissime, effettuate in prevalenza nell'arco notturno per sfuggire all'osservazione e all'offesa aerea nemiche, in concomitanza con il transito, verso le stesse destinazioni, delle colonne delle artiglierie, delle munizioni, dei viveri e, in senso inverso, di quelle che sgomberavano i feriti. Si aggiungano i problemi insiti nelle operazioni di carico e scarico, o nel rifornimento di carburanti...

Il 3 agosto del 1916, il comandante del XX Corpo d'Armata, generale Montuori inviava il seguente encomio alle unità del Corpo Automobilistico:

«Durante il recente periodo offensivo ho avuto occasione di apprezzare lo zelo e l'abnegazione del personale automobilistico addetto ai servizi di trasferimento e sgombero che poté effettuarsi con costante regolarità e per il quale interi reparti poterono portarsi

CAPITOLO 4

rapidamente in zona d'azione. Voglia pertanto la V.S. tributare al personale automobilistico il mio Encomio, e partecipargli la convinzione che io ho che anche in avvenire saprà compiere per intero il proprio dovere».

Questi enormi movimenti, tali in senso assoluto ma ancor più se raffrontati ai mezzi e alla viabilità del tempo, costituirono per concezione strategica, per tempestività e per i risultati conseguiti, motivo di vanto per il Corpo Automobilistico.

E così ogni anno, il 22 maggio, anniversario di quegli eroici primi grandi trasporti, è celebrato come Festa del Corpo. La ricorrenza è una testimonianza, una conferma e anche una promessa: la testimonianza delle glorie di allora, la conferma del continuo impegno del Corpo Automobilistico, la promessa di continuare nella tradizione.

I brillanti risultati conseguiti nell'episodio bellico in questione, e successivamente per tutto l'anno 1916, avevano posto in luce l'importanza del Parco Automobilistico di Riserva, sì che ne venne completata l'organizzazione e nel 1917 venne scisso in due enti distinti: l'XI Autoparco di manovra, e il XX Autoparco di riserva.

L'impresa era servita anche a sancire un principio: l'estrema utilità dell'autoveicolo anche per il trasporto di uomini. Da allora infatti l'autotrasporto di truppe venne attuato ogni volta che le circostanze lo richiesero, per spostare uomini da un reparto all'altro, da una parte all'altra del fronte, ma anche per accelerare i movimenti dalle stazioni di scarico alla località di impiego.

I risultati del maggio 1916 determinarono anche un deciso incremento del settore automobilistico cui furono affidati anche compiti di carattere tattico-strategico. Il personale, nel 1916, era già di 800 ufficiali e 20.000 militari di truppa.

Il conflitto, frattanto, non perdeva le proprie caratteristiche di guerra di logoramento; le ripetute, violente e sanguinose offensive italiane, conseguivano ben modesti risultati. Lungo l'Isonzo si ripetevano le battaglie, fino alla 11ª, in un alternarsi di attacchi sanguinosi e di pause più o meno lunghe, fino al raggiungimento di una situazione di stallo.

Il valore e il coraggio dei giovani austriaci non era inferiore a quello degli italiani; i trasporti di truppa e materiali, ad ogni livello operativo, si susseguivano, senza posa.

Per gli automobilisti, una spola continua: in avanti, a portar viveri e munizioni; all'indietro, a sgomberare morti e feriti. Particolarmente penoso il frenetico tentativo di salvataggio delle migliaia di soldati investiti dai gas asfissianti il 29 giugno, sul Monte San Michele. Ecco come il già citato caporale Dell'Orco riferisce l'episodio:

«Il 29 giugno ci mandano d'urgenza a Redipuglia: gli Austriaci hanno lan-

Vita quotidiana dell'autiere: si carica presso un magazzino viveri di Palmanova, e via, verso il fronte (foto C. Poli).

19 agosto 1916. Automezzo colpito da un Draken austriaco a San Martino del Carso. (foto G. Dell'Orco)

ciato gas. Dobbiamo portar via i feriti per i vari ospedaletti da campo, ma che fare? Gli diamo uno spicchio di limone in bocca, poi diventano neri e muoiono. Che pena! che dolore non poter fare nulla! Nel cimitero di Sdraussina sono disposti centinaia e centinaia di morti, per essere inumati in fosse da 20 per volta! che bella prodezza hanno compiuto!»

Gli automobilisti continuavano a crescere: nel giugno del 1917 il personale ammontava a 1.500 ufficiali e 60.000 autieri; mentre il parco automezzi era di 1.450 autovetture, 15.700 autocarri, autoambulanze ed autobus, 850 trattrici, 5.000 motocicli.

Un lavoro oscuro, quello di quei 60 mila umili uomini che, al di fuori dei clamori della cronaca, svolgevano il loro diuturno servizio per consentire ai loro colleghi combattenti di raggiungere l'obiettivo della loro azione, di incrementare le proprie probabilità di sopravvivenza, di rendere meno aspre le loro condizioni di vita. Eppure, di tan-

Agosto 1916. Visione spettrale di uno dei tanti paesini contigui al fronte. Più nessun segno di vita: l'isolato automezzo che avanza lungo la strada, e il ciclista che si allontana, sembrano rendere più pesante l'alito greve della morte (foto C. Poli).

CAPITOLO 4

to in tanto, la cronaca ufficiale si ricordava delle gesta grandi di questi uomini piccoli. Un trafiletto sul quotidiano «Patria del Friuli», del 25 maggio 1917, così riferiva.

«È giunta notizia alla famiglia che il soldato automobilista Marco Bernardis, di Porcia di Pordenone, trovavasi in zona di guerra, dove le granate nemiche compivano la loro opera di distruzione. Fra le macerie ancora fumanti di una casa vide una bambina in pericolo di vita. Il Bernardis, giovane d'animo buono, corse in aiuto, e mentre col suo corpo faceva da scudo alla bambina, un muro di cinta crollò su di lui.

Alcune ore dopo veniva tratto dalle macerie. L'eroico soldato, con il sacrificio della sua vita, salvava quella della bambina».

Altre aspre battaglie caratterizzavano la primavera-estate del 1917: Kuk, Vodice, Ortigara, Monte Santo, sono oggi nomi da epopea ma ancora una volta, per quanto pagate con tanto sangue, le vittorie non furono mai decisive.

Ecco quanto racconta Regolo Mariani, ex ufficiale del 20º Autoreparto, che operava a disposizione del XXIV Corpo d'Armata, in un articolo su «L'Autiere» dell'agosto 1958, a proposito della battaglia della Bainsizza.

«Fu un lavoro improbo, sia nella fase di preparazione della grandiosa offensiva, sia durante i vari giorni della grossa battaglia, sia ancora per la necessaria sistemazione poi con i relativi e indispensabili rifornimenti alle nuove posizioni sconvolte e impraticabili per l'asprezza della battaglia.

L'autoreparto comprendeva dalle 18 alle 20 autosezioni, con un adeguato numero di automezzi e con circa 600 autieri.

Tutti compresero che era indispensabile sacrificarsi fino allo stremo pur di riuscire a facilitare ai commilitoni combattenti il loro compito, quello di scacciare il nemico dalle sue salde posizioni ed occupare tutto l'altopiano.

Durante i giorni della battaglia tutte le autosezioni rimasero in servizio continuativo. Non un momento di sosta fu

17 settembre 1916. Le strade sono quelle che sono; lo straordinario impiego sottopone i mezzi a una precoce usura; gli autisti sono stremati. Un momento di sonno dopo tante ore al volante... e un autocarro precipita sul greto del Vipacco (foto Gastone Bassi).

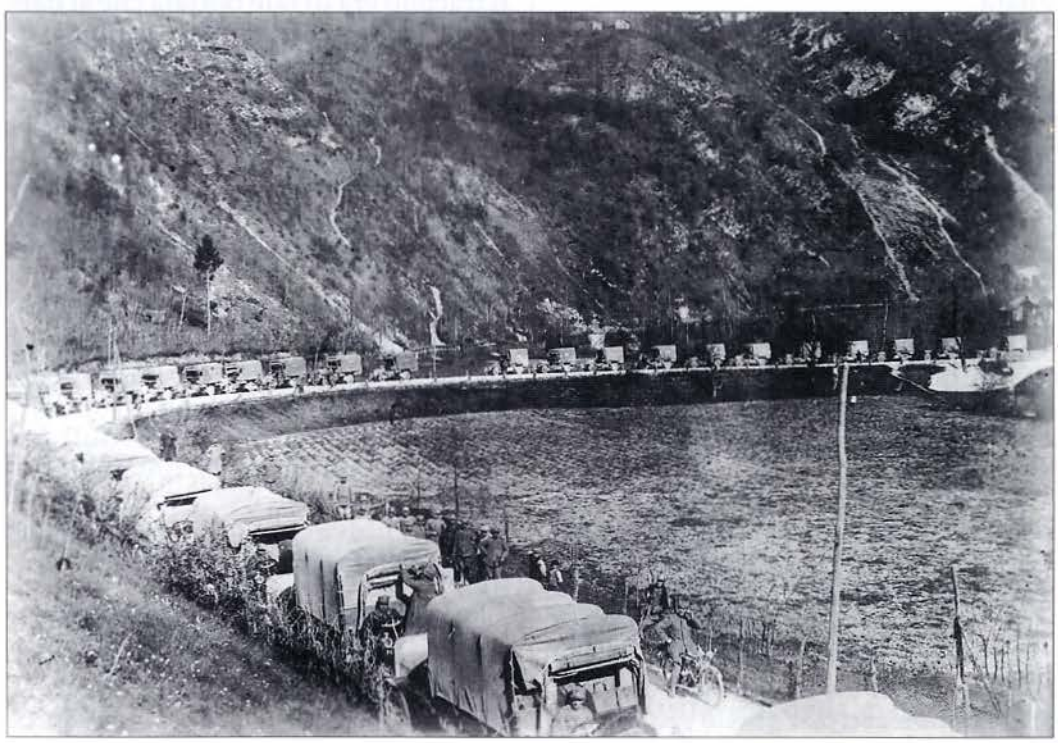
È il 24 settembre del 1916: il volto della guerra mostra ovunque tutti i suoi orrori. Un'autocolonna dell'8º Autoreparto effettua una breve sosta in ciò che resta dell'abitato di Selz. (foto Gastone Bassi)

possibile. Gli automezzi, pur avendo terminato il servizio comandato, venivano, verso il fronte, requisiti e comandati da altre unità, e ciò in netto contrasto con le tassative disposizioni del Comando della direzione delle tappe del corpo d'armata, che era il responsabile ed al quale solo spettava di disporre di tutti gli automezzi.

Conviene ricordare che alla direzione delle tappe affluivano tutte le richieste dei vari servizi, e per conseguenza il comando di tappa chiedeva metodicamente, ogni 4 ore, la situazione degli automezzi e la disponibilità di essi.

Molte autosezioni nello stesso giorno prestarono servizi importanti e gravosi alla fanteria, al genio, all'artiglieria, ed in ultimo vennero comandate per il trasporto urgente di feriti agli ospedaletti da campo e per i grandi ospedali interni.

20 marzo 1917. Gli automezzi erano tra i bersagli preferiti dall'artiglieria nemica. Nell'immagine, un automezzo colpito da granata nella zona di Cave Nord - Opacchiesella (foto C. Poli).



Un suggestivo colpo d'occhio su un'autocolonna del 9º Autoreparto diretta verso i magazzini di Agordo, Falcade, Caprile, Santa Fosca (foto G. Grondona).

Nella tragica ritirata di Caporetto, che coinvolse anche l'intera popolazione civile, ogni mezzo, meccanico o a trazione animale, purché avesse una ruota sotto, era buono per tentare di portare in salvo persone e cose. L'essere a bordo di un mezzo spesso non consentiva di procedere più spediti di chi viaggiava appiedato, per via dell'incredibile calca sulle strade (foto SME - Ufficio Storico).

Gli autieri, non appena rientravano, non da un solo servizio, come detto, ma da tanti, venivano comandati subito per nuovi e impellenti servizi dagli addetti al coordinamento, e cioè dall'allora tenente Raffaello Pagani e dal sergente Angelo Boriani. Come di consuetudine, gli autieri rifocillatisi con una scatoletta di carne, fatto rifornimento agli automezzi, si dichiaravano pronti a riprendere la grande fatica per la vittoria non ancora guadagnata.

Ricordiamo un piccolo aneddoto, che può dimostrare le fatiche dei nostri bravi ed inesauribili autieri. Sul finire del 2º giorno della grande battaglia, vedemmo giungere un autiere presso la sede della sua autosezione; ivi giunto, fermò l'automezzo, si dimenticò di spegnere il motore, e si buttò come corpo morto sull'acciottolato, come colpito a morte. Corremmo e constatammo che l'autiere aveva solo l'impellente bisogno di riposare. Trasportato a braccia in branda, al mattino poté riprendere il normale servizio.

Alla fine della grande offensiva terminata con la vittoria per le nostre armi, vedemmo con più calma la condizione degli autieri: pareva che avessero superato una grave malattia: magri, sparuti, laceri negli abiti, e ciò per il fatto che si erano prestati a tutti i servizi, non escluso quello gravoso di carico e scarico di materiale di ogni sorta».

Caporetto

Giunse la fatidica data del 24 ottobre 1917, il «giorno di Caporetto». L'esercito austriaco sferrava una grande offensiva che, malgrado gli sforzi delle truppe italiane, riusciva nell'intento di sfociare nella pianura friulana. Il tracollo era di tale portata che si parlava di approntare una nuova linea di difesa addirittura sul Po, ma l'orgoglio e il cuore italiano ebbero il sopravvento: il fiume destinato a divenire sacro, aveva da essere il Piave. Alle riorganizzate forze residue, l'Italia aggiunse le ultime risorse del paese. Nasceva una nuova leggenda, quella dei «Ragazzi del '99».

Il costo della ritirata, per il settore automobilistico, non fu così pesante, rispetto a quello di munizioni, viveri, oggetti di casermaggio, quadrupedi... Nelle mani del nemico, o perduti per le più svariate ragioni, risultarono circa tremila autocarri, sui 16 mila che allora costituivano l'intero parco, comprese 300 trattrici (un terzo del totale).

Nella marea dei fuggiaschi gli autocarri avanzavano, stracarichi di materiali e di gente, spesso ad un'andatura non superiore a quella degli appiedati,

su ponti già minati e in procinto di saltare da un momento all'altro.

Ecco alcuni particolari della ritirata, tratti da un articolo di Virginio Porta, del 4º Parco Autotrattrici della 4ª Armata, 11º Autoreparto, nel numero del «L'Autiere» del maggio-agosto 1966.

«Mi trovavo con il mio concittadino Cesare Zanzottera di Legnano, lui conduttore ed io secondo, molto preoccupati per le notizie che i giornali pubblicavano per la rottura del fronte a Caporetto, e non passò un giorno che «Radio Trincea» lo confermasse. Peggio: il nemico era a Udine!

Le notizie si accavallavano, una più tragica dell'altra; tutti, ufficiali e truppa, consci dell'immenso pericolo per noi, che ci trovavamo al vertice del fronte, commentavamo i bollettini di guerra e attendevamo ordini superiori.

Verso sera, una colonna di soldati si profilò sulla strada proveniente dal Passo della Mauria, disarmata, senza più stellette, molti ubriachi, e grida sediziose venivano urlate contro di noi: «Imboscati, la guerra è finita!»

Assistemmo muti al loro passaggio ed un interrogativo ci si pose: e noi, con tutte le macchine e i grossi calibri ancora piazzati al fronte?...

L'ultimo giorno di ottobre venne dal nostro Comando l'ordine che tre carri 30 Fiat con rimorchi Pavesi Tolotti si portassero al Passo del Pissandolo a ritirare dei materiali della batteria da 280 rimasti colà.

La gavetta di brodo, pane farcito con carne, al canto dei nostri motori uscimmo dal parco per un servizio che presentava incognite: fummo a Domegge, quindi a Lozzo, ove la strada svolta a gomito stretto a sinistra e si profila diritta. Fu a metà di questa strada che la prima macchina, entrata chissà come nel campo della decauville con la ruota anteriore destra, non riuscì a uscirne; la grande ruota posteriore e quelle dei rimorchi mandavano scintille per lo sfregamento contro la rotaia, e l'irreparabile avvenne: una violenta sterzata a destra e la macchina s'infilò giù per la scarpata con i rimorchi e la rotaia strappata dalla sua sede, sorpassò l'impluvio e, ferita a morte, si adagiò su un fianco.

Ci precipitammo in fondo al rio; spento un principio d'incendio, strappammo dall'alto il secondo personale, illeso; in quanto al conduttore Savioli, un filo di sangue gli scendeva dalle nari, filtrava dai grossi baffi inzuppando un pezzo di pane e di carne che le sue forti mascelle serravano; adagiato sull'erba, esalò l'ultimo respiro.

La Lancia Belvedere del Comando fu subito sul posto; ne scese turbato il comandante Luigi Davide Grassi; date disposizioni per il possibile recupero della macchina, il morto affidato alla pietà del parroco di Lozzo, le altre due macchine dovevano rientrare subito al parco.

Erano trascorse poche ore dalla nostra uscita ed un ordine perentorio, venuto dall'alto, ordinava la ritirata; l'officina era già in fase di smontaggio; a noi venne dato l'incarico di caricare benzina e olio; presto furono pronti i rimorchi, intasati al massimo di materiali diversi.

Il primo di novembre si prese per Bassano Veneto. Sulla breve rampa che porta a Pieve di Cadore diedi uno sguardo retrospettivo alle cime del Gridola, al Forte Tudajo, alla catena delle Marmarole tanto care al Vecellio, repressi un singhiozzo...

Per la «Cavallera», Belluno, Feltre, e le Scale di Primolano, fummo all'imbocco del Canale di Brenta, alla strada di San Marino, dove ferveva la messa in opera di sbarramenti, gallerie, e infine si profilarono nella sera brumosa le torri di Bassano, al cui capace Viale delle Fosse ci accodammo alle sezioni arrivate prima di noi.

L'11º Reparto, decentrato per sezioni nei circostanti casali agricoli si apprestava a servire la Patria sul massiccio del Grappa».

A corollario della testimonianza del Porta, va riferito che il comportamento dell'11º Autoreparto – che era entrato in guerra nel maggio del 1915 ed aveva partecipato alle 11 battaglie dell'Isonzo – sarebbe stato poi apertamente elogiato dal comandante del VII Corpo d'Armata.

L'importanza che a livello di alti Comandi veniva attribuita agli automezzi si coglie anche da una semplice constatazione: nell'attraversamento del Tagliamento, dove venne tentata una prima sommaria resistenza, l'ordine era di fermare tutti i soldati sbandati e isolati, e metterli a difesa, sulla sponda destra del fiume; al contrario, quelli alla guida di automezzi venivano fatti defluire, proprio perché venissero posti in salvo uomini e strumenti così preziosi. Lo stesso si sarebbe ripetuto sul Piave.

Il salvataggio della maggior parte

CAPITOLO 4

degli automezzi fu uno dei fattori di ripresa. Altro elemento decisivo fu il fatto che i magazzini e i laboratori per le grandi riparazioni si trovavano tutti al di qua del Piave, e poterono dar subito avvio, con turni di lavoro continuato, all'opera di ripristino e ricostruzione dell'intero parco automobilistico.

Nella fase cruciale, quando ancora il marasma generato dal precipitare degli eventi non consentiva di assumere iniziative del tutto ponderate, si rivelò provvidenziale l'aver costituito un deposito centrale unico, che potesse coordinare le poche risorse residue costituite in reparti organici. Questi furono quelli della 1ª e della 6ª armata. Tutti gli altri non erano, in quei tragici momenti di emergenza, che frammenti polverizzati, dove ogni singolo autiere con il suo automezzo, costituiva un reparto a se stante. La ritirata di molti automezzi si fermò ben lontana dalla linea del Piave; i più oltrepassarono il Po e si fermarono quasi a ridosso dell'Appennino, da dove cominciò la riorganizzazione.

L'impossibile, eroica resistenza sul Piave e sul Grappa, in quella che venne chiamata «Battaglia d'Arresto», consentì all'Esercito di riorganizzarsi con un lavoro febbrile e radicale in ogni settore, pervenendo ad un grado di efficienza che nessuno avrebbe osato sperare dopo Caporetto. Alla fine dell'anno l'organizzazione degli autotrasporti si era ancora più potenziata e perfezionata a tutto vantaggio dell'attività dei rifornimenti e riparazioni.

Il numero delle armate era salito a 9, mentre vennero ridotte le divisioni e le brigate di fanteria. Vennero potenziati i reparti specializzati e soprattutto i mezzi di armamento e gli autoveicoli: il nuovo orientamento concettuale del Comando Supremo dava infatti importanza prioritaria alla potenza di fuoco ed alla rapidità di manovra, con improvvisi e celeri spostamenti di uomini e di artiglieria.

In questo periodo l'XI Autoparco di Manovra di Padova, che finora aveva avuto funzioni di riserva, passò alle dirette dipendenze del Comando Supremo, mentre veniva costituito il XX Autoparco di Riserva, a Modena, alle dipendenze dell'Intendenza Generale, e le armate e le grandi unità elementari vedevano incrementati di uomini e di mezzi i propri reparti.

Nella primavera del 1918 la rinnovata organizzazione automobilistica disponeva di 2000 autovetture, 21.500 tra autocarri, autoambulanze, autobus, 900 trattrici e 5.400 motocicli; il personale ammontava a 2500 ufficiali e 100 mila uomini di truppa.

Bloccato il nemico con la «Battaglia di Arresto» nel novembre del 1917, cominciò la resistenza sul Piave e sul Grappa e continuò, incessante, l'opera degli autieri. Un'immagine odierna di strade e trincee sul Monte Grappa: il tempo sembra essersi fermato (foto Onorcaduti).

La previsione di una imminente offensiva austriaca diede impulso frenetico alle attività di riparazione dei mezzi e di approvvigionamento di materiali. Particolare cura venne dedicata al riordinamento dell'Autoparco di Manovra, composto da 56 autogruppi, e del 3º Autoparco, supporto logistico della 3ª e dell'8ª Armata, impegnate sul Piave.

Eterno problema, era il rifornimento di benzina. La riserva generale, accantonata nella zona di Castelfranco Emilia-Casteggio, si esaurì quasi del tutto, mentre le navi che trasportavano il carburante erano andate perdute in scontri navali.

Gli autoparchi dovettero dar fondo a tutte le loro scorte, che vennero ripristinate dalla Sezione Tecnica Automobilistica, attingendo anche alle riserve che il Ministero della Guerra aveva accantonato a Monterotondo per le esigenze territoriali.

La battaglia del Solstizio

Nei mesi di aprile e maggio, una grande calma era caduta su tutto il fronte, ma era solo la quiete che precedeva la tempesta. Il 15 giugno, infatti, un'offensiva austriaca si scatenò sul Grappa e sul Piave. Furono i giorni in cui, raccontano i sopravvissuti, per soccorrere i feriti dovettero camminare sui corpi di una sterminata distesa di morti.

Sui monti gli Austriaci furono fermati; mentre riuscirono in un punto a varcare il Piave, costituendo a San Donà una testa di ponte lunga 6 chilometri. Una colonna romana, a Ponte San Lorenzo, indica il punto più avanzato toccato da un piede nemico nel corso di questa grande battaglia

Nei due giorni successivi, la situazione rimase incerta, ma si invertì a partire dal 18. La controffensiva italiana indusse il Comando austriaco ad iniziare la ritirata sulla riva sinistra del Piave.

Anche su questa vicenda, con le parole degli ultimi vecchissimi superstiti di quell'episodio, fiorisce un'altra leggenda. Si racconta che proprio allora il fiume si gonfiò, tanto da impedire sia l'attraversamento del resto dell'esercito nemico, sia il rientro di coloro che erano riusciti a passare. Stretti contro la sponda del fiume, gli Austriaci vennero sterminati dai nostri «arditi». Era tale la catasta di cadaveri da ostacolare il deflusso della corrente, e le acque limacciose cambiarono colore: fino al mare, le onde scorsero colorate di rosso. Fu il momento in cui, come cantano le note del celebre inno: «Il Piave mormorò: non passa lo straniero!»

Il 23 la vittoria era completata.

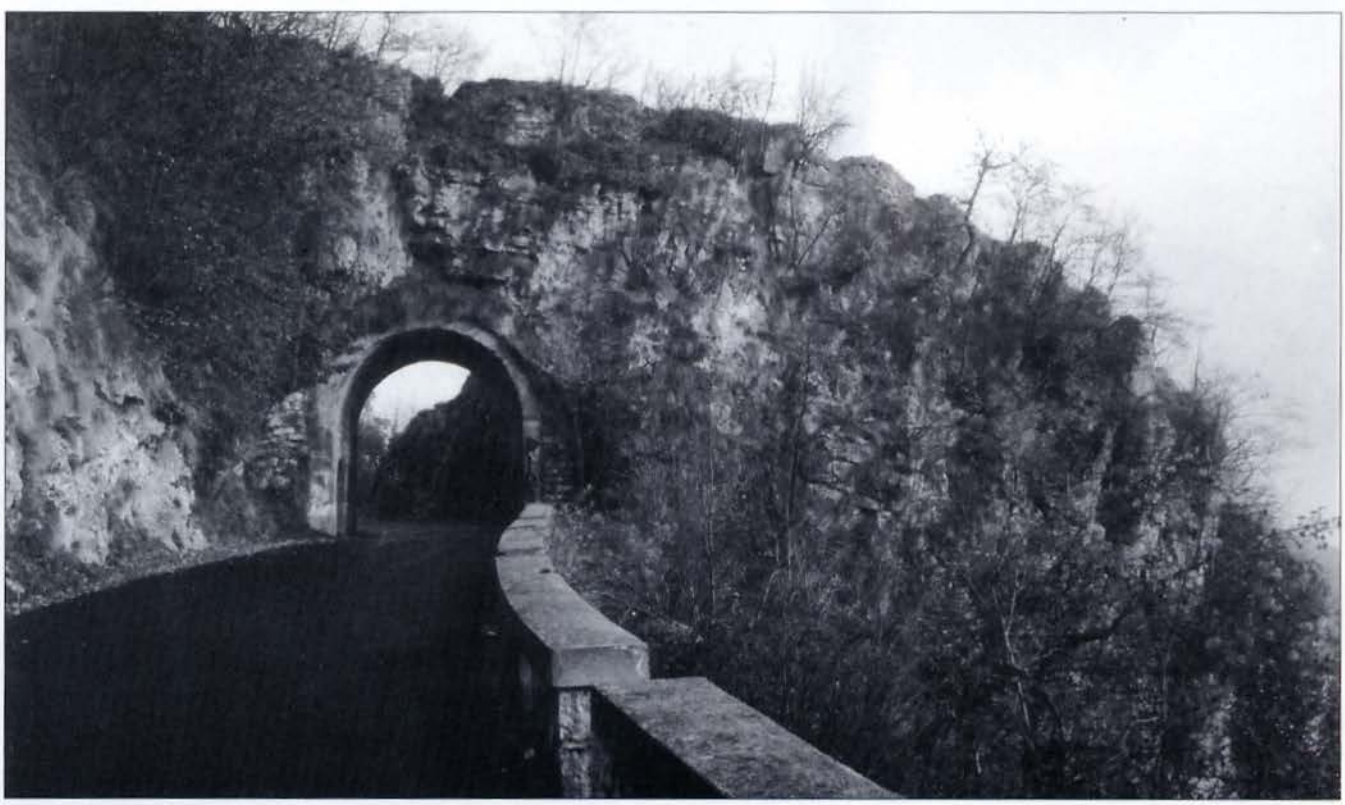
Una stele romana, a Ponte San Lorenzo, ricorda il punto più avanzato raggiunto da un piede austriaco nella Battaglia del Solstizio e, in definitiva, in tutto l'arco della guerra. L'iscrizione sulla lapide recita: «Qui giunse il nemico e fu respinto per sempre. 15 giugno 1918» (foto Onorcaduti).

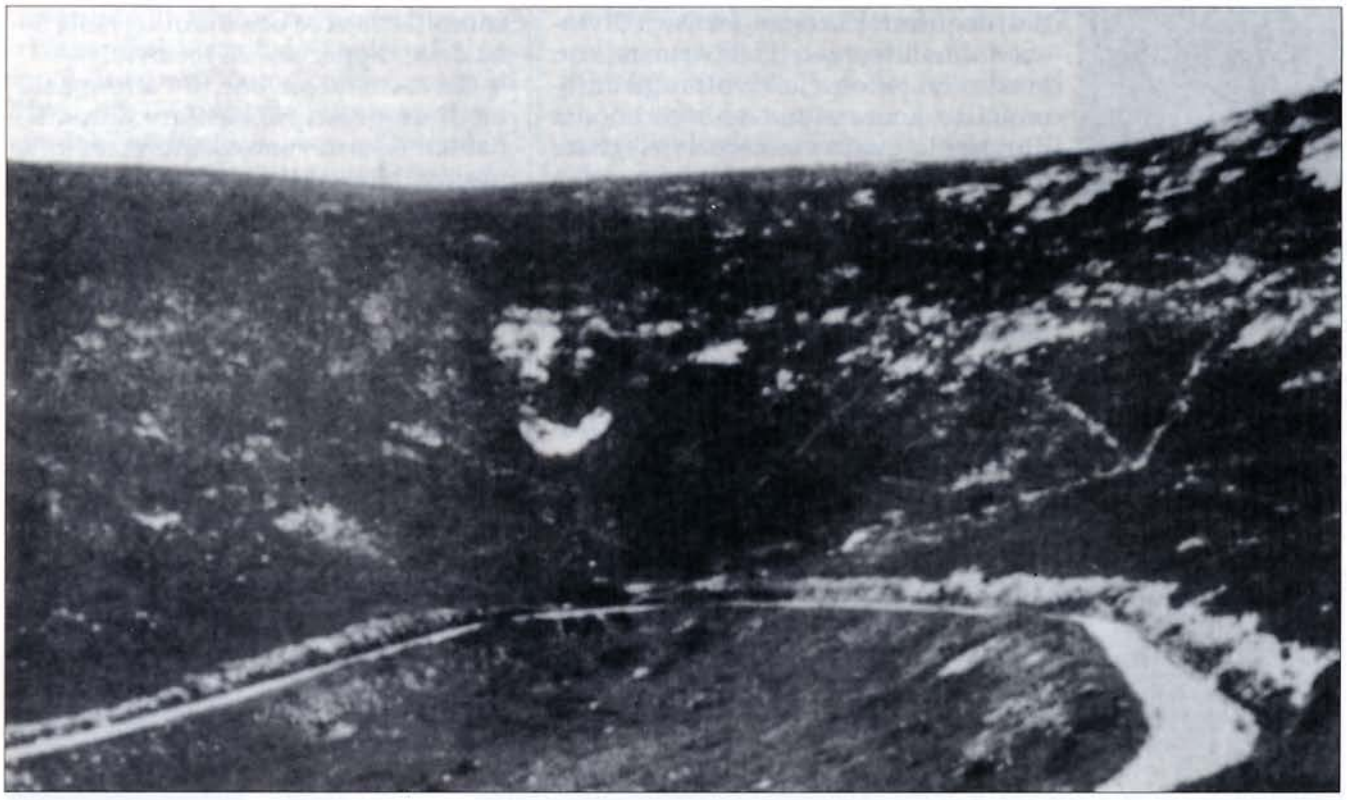
Un particolare della «Strada Cadorna» che, partendo da Ezzelino Romano, si inerpica sul Monte Grappa (foto da «Sacrari Militari della 1ª Guerra Mondiale - Monte Grappa»).

Lo stesso particolare della «Strada Cadorna» in una immagine di oggi (foto Onorcaduti).

Ancora una volta il contributo dato alla vittoria dai reparti automobilistici fu determinante: essi rappresentarono lo strumento che permise al Comando Supremo il rapido spostamento delle divisioni che furono così poste in condizione di arginare quell'attacco austriaco che avrebbe dovuto segnare la disfatta dell'Esercito Italiano.

Il trasporto delle truppe fu imponente e decisivo in queste giornate della battaglia «del Solstizio», durante la quale, oltre al trasporto degli uomini, furono rifornite direttamente, con gli automezzi, le batterie in linea. Queste infatti avevano scatenato un fuoco così intenso e violento, da esaurire in breve le riserve di munizioni, che erano state invece valutate sufficienti per una decina di giorni; perché non si verificasse una interruzione del fuoco, gli automezzi furono costretti, anziché pas-





sare dai depositi, a caricare dalle stazioni e scaricare direttamente a ridosso delle batterie.

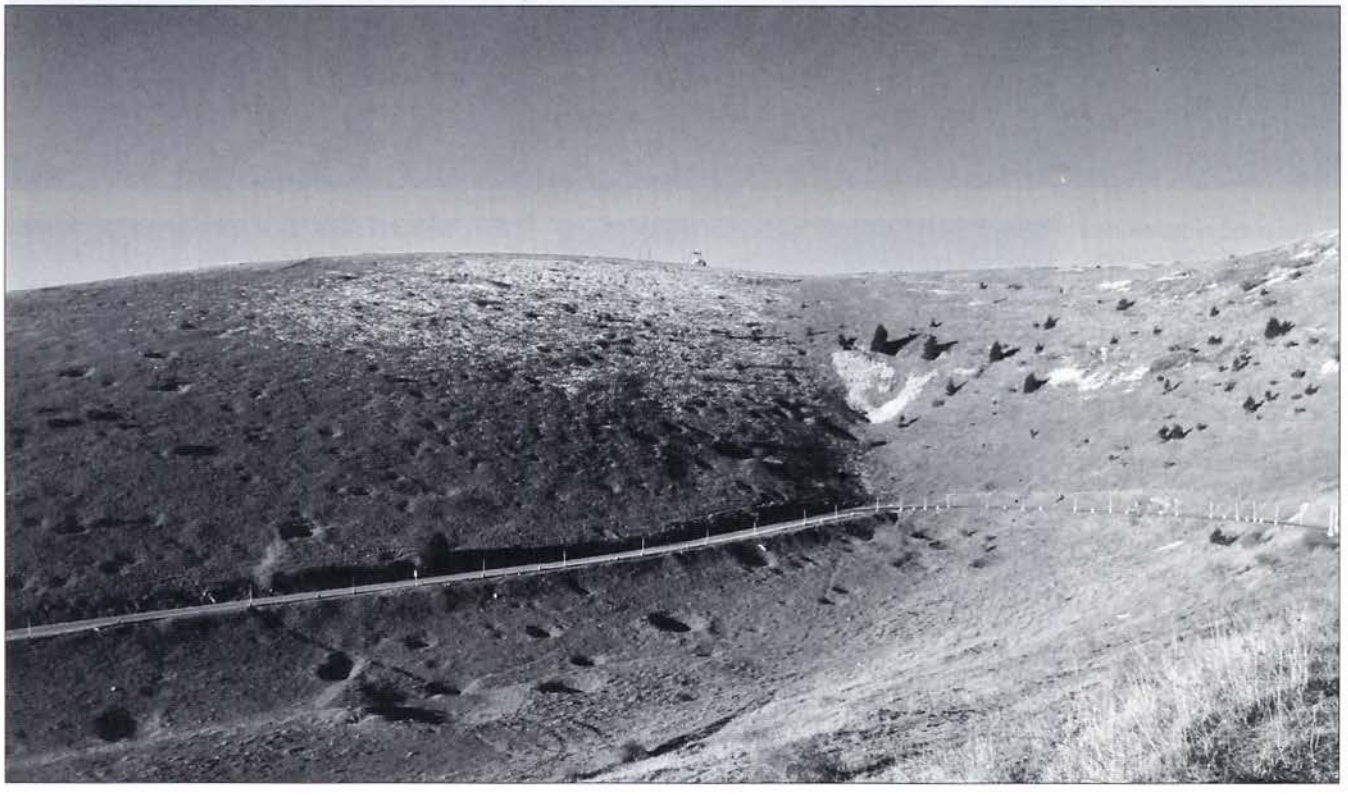
In particolare l'XI Autoparco di Manovra fu lo strumento che permise al Comando Supremo il rapido spostamento delle scorte costituite per fronteggiare tutte le eventualità della battaglia. Fu così che le divisioni di riserva poterono arginare il primo parziale sfondamento sulle linee del Montello e contenere poi le infiltrazioni nemiche sul medio e basso Piave.

Anche da parte del III Autoparco lo sforzo compiuto fu imponente e le cifre parlano da sole: trasferimento di uomini, 100 mila circa, di cui 68 mila feriti dai posti di medicazione agli smistamenti e da qui agli ospedali, 72 mila tonnellate di materiali trasportati, 1 milione e mezzo di chilometri percorsi.

Un aperto riconoscimento all'ope-

Il «Giro della Morte» lungo la Strada Cadorna, così chiamato perché battuto dai tiri dell'artiglieria austriaca (foto da «Sacrari Militari della 1ª Guerra Mondiale - Monte Grappa»).

Lo stesso «Giro della Morte» in una foto di oggi. I crateri delle bombe, quasi intatti, conferiscono al paesaggio un aspetto lunare (foto Onorcaduti).



CAPITOLO 4

rato degli autieri venne dal Duca di Aosta, Comandante della 3ª Armata, con le vibranti parole che rivolse agli automobilisti in occasione della cerimonia durante la quale vennero consegnate decorazioni ai militari del Corpo, a Camponogara.

Il nuovo, terribile, e per fortuna ancora scampato pericolo, aveva fornito alcuni preziosi ammaestramenti, molto più di quanto avrebbe potuto la più riuscita delle esercitazioni.

Il primo di essi, fondamentale nel cammino verso la nascita del Corpo Automobilistico, fu la necessità di un totale svincolo dell'autotrasporto dalla «sezione tappe», che aveva tutt'altri compiti e in aree ben definite, nella zona delle tappe, cioè in retrovia.

La seconda lezione fu l'affermazione di un principio basilare: l'uomo e l'automezzo devono costituire un'unità inscindibile, ed entrambi devono essere diretti da una sola mano, mentre fino a quel momento il primo era stato competenza della sezione tappe; il secondo, della stessa per le assegnazioni, mentre per la gestione e le riparazioni dipendeva dalla Sezione Tecnica Automobilistica.

Terzo insegnamento: non dovevano esserci limiti per l'impiego degli autoveicoli: sul Piave, sul Grappa, sul Montello, sugli Altipiani, le loro ruote si era-

Mascheramento con festoni e quinte, lungo le strade sulla cima del Grappa, per celare all'osservazione nemica il passaggio degli automezzi (foto SME - Ufficio Storico).

È in pieno svolgimento la Battaglia del Solstizio. L'offensiva austriaca, soffocante, minaccia di travolgere l'intero apparato difensivo italiano. Attorno agli automezzi dell'8º Autoreparto è tutto un fervere di attività, per portare aiuto ai combattenti in linea (foto C. Poli).

no spinte, in avanti, fin quasi dove arrivavano gli zoccoli dei muli o gli scarponi dei fanti. Come conseguenza di tutto ciò, il Comando Supremo dispose, dal 7 luglio 1918, presso l'Intendenza Generale, la costituzione di una «Sezione Automobilistica», in sostituzione della preesistente Sezione Tecnica Automobilistica; nomi apparentemente simili, ma profondamente diversi nelle attribuzioni: il nuovo organismo assumeva, in toto, ogni competenza in fatto di autoveicoli e del personale preposto. Era uno dei primi provvedimenti di preparazione per la grande offensiva che lo stesso Comando aveva in programma di sferrare.

La prima iniziativa della Sezione Automobilistica, ad appena una settimana dalla sua costituzione, fu l'emanazione di nuove norme inerenti l'organizzazione e il funzionamento dei servizi, l'impiego dei mezzi, il servizio dei rifornimenti, delle riparazioni, della distribuzione di autoveicoli e biciclette, l'amministrazione del fuori uso, l'impiego del personale.

Poiché l'Italia forniva concorso di propri mezzi sui fronti alleati e viceversa, venne sentita la necessità di uniformare le direttive nell'ambito degli stati amici. Nell'agosto dello stesso anno venne costituito perciò un centro interalleato di istruzione automobilistica, con svolgimento di corsi, e nell'ottobre venne adottato un regolamento comune per il servizio automobilistico.

La decisiva battaglia di Vittorio Veneto (ottobre-novembre 1918) vide gli autieri ancora una volta protagonisti. Si deve alla loro generosità, al loro intenso, durissimo sacrificio, se i rifornimenti e gli sgomberi furono puntuali, se l'avanzata italiana fu possibile su strade, ponti, argini di fiumi, riattati con ogni tipo di materiale trasportato tempestivamente dagli autocarri militari. Grazie alla loro tenacia, alle truppe avanzanti non mancò mai il necessario supporto logistico.

Il 3 novembre 1918 la 1ª Armata entrava in Trento. Con il 4 novembre, «giorno della Vittoria», si chiudeva un'epopea iniziata quasi cent'anni prima, con i Moti del 1821: Vittorio Veneto era l'ultima tappa del Risorgimento, e l'Italia era finalmente come i nostri padri l'avevano sognata: una, libera, indipendente.

La vittoria è a portata di mano; si riattraversano, con ben altro spirito, e in senso contrario rispetto alla ritirata di Caporetto, gli stessi fiumi, tornati italiani a un anno esatto di distanza dalla disfatta. Così le prime vetture riattraversarono il Tagliamento, dopo la Battaglia di Vittorio Veneto (foto SME - Ufficio Storico).

GLI AUTOTRASPORTI IN ALBANIA E MACEDONIA

La Grande Guerra comportò, per l'Italia, l'apertura di fronti secondari al di fuori del territorio nazionale, primo fra tutti quello albanese-macedone.

CAPITOLO 4

L'8 ottobre 1915 gli Austriaci, con l'aiuto di contingenti tedeschi e bulgari, iniziarono un'offensiva massiccia contro i Serbi, e attraverso Monastir, penetrarono nell'Albania centrale con lo scopo di occupare Durazzo e assicurarsi un caposaldo sulla costa.

L'Italia ebbe il compito di proteggere la ritirata dei Serbi, che avevano cercato scampo verso i porti albanesi, e l'imbarco dei resti del loro esercito. Fu quindi costituito ed inviato un corpo di occupazione dell'Albania, composto da una divisione su tre brigate.

Nonostante le polemiche sorte tra il governo Salandra e il generale Cadorna, capo di S.M., in merito all'opportunità di un intervento italiano, dopo un primo contingente costituito dal 10º Reggimento Bersaglieri inviato a Valona, venne deciso l'invio di un vero corpo di spedizione di 20-25 mila uomini in rinforzo allo stesso reggimento.

Unica cautela, i limiti della zona di occupazione, che si vollero alquanto ristretti, onde evitare scontri con bande di albanesi a eccessiva distanza da Valona.

Compito dichiarato era quello di assicurare il possesso di Valona e Durazzo; ma l'obiettivo principale era il primo dei due porti. L'eventuale perdita di Valona avrebbe avuto come conseguenza la perdita di credibilità dell'Italia agli occhi degli alleati. Da un telegramma inviato dal generale Zuppelli, ministro della guerra, al generale Berlotti, comandante del Corpo di Spedizione, leggiamo: «... limite essenziale proprio compito est rafforzare et tenere modo assoluto nostro possesso Valona, visto che situazione serba et albanese habet tolto suo valore iniziale at obiettivo Durazzo».

15 autocarri Fiat 15 ter, sbarcati a Valona il 12 dicembre, costituirono l'iniziale distaccamento automobilistico. A gennaio divennero 33, e il distaccamento assunse il nome di 16º Autoreparto. Un distaccamento automobilistico in un paese privo di strade!

La mancanza di infrastrutture costrinse all'inizio gli autieri a dormire negli stessi automezzi parcheggiati all'aperto. Un'approssimativa baracca fu adibita a officina. A gennaio furono costruiti depositi e magazzini, mentre l'officina ebbe una sistemazione più confortevole, e gli uomini furono alloggiati in tende tipo «Roma».

Vennero create le strade necessarie, e nuove autosezioni vennero sbarcate. Per l'officina venne costruito un edificio in muratura dove vennero sistemate le macchine operatrici, che funzionavano per mezzo di un motore a petrolio tratto da un vecchio autocarro abbandonato. Cominciarono le lavora-

Sbarco delle truppe italiane a Durazzo.

zioni dei vari reparti di falegnameria, saldatura, vulcanizzazione, stagnatura, e si prese a riparare veicoli.

Gli autocarri trasportavano i rifornimenti alle truppe usando le tre uniche strade appena tracciate, che avevano uno sviluppo complessivo di 150 chilometri, con difficoltà di viabilità inimmaginabili.

L'Autoreparto, che includeva un'autosezione con 4 trattrici Pavesi-Tolotti, provvedeva al trasporto dei viveri e dei materiali di commissariato. Ben presto si aggiunse anche l'impegno di trasportare bocche da fuoco, piattaforme, e batterie di artiglieria.

Tra il 23 e il 26 febbraio 1916, le truppe italiane dovettero abbandonare Durazzo in circostanze drammatiche. Tutti gli sforzi vennero allora concentrati nella difesa del campo trincerato di Valona, che avrebbe dovuto essere tenuto a tutti i costi.

L'approntamento difensivo della città si appoggiava su due linee principali, determinate dall'asse dei fiumi Vojussa e Suschica. La prima disegnava un arco convesso con centro sulla base di Valona; comprendeva anche una zona paludosa lungo la Vojussa fino alle colline di Trevalzeri, si prolungava fino alla confluenza della Suschica e poi, attraverso la valle del fiume, fino alla testata del vallone di Dukati e da questa fino al mare.

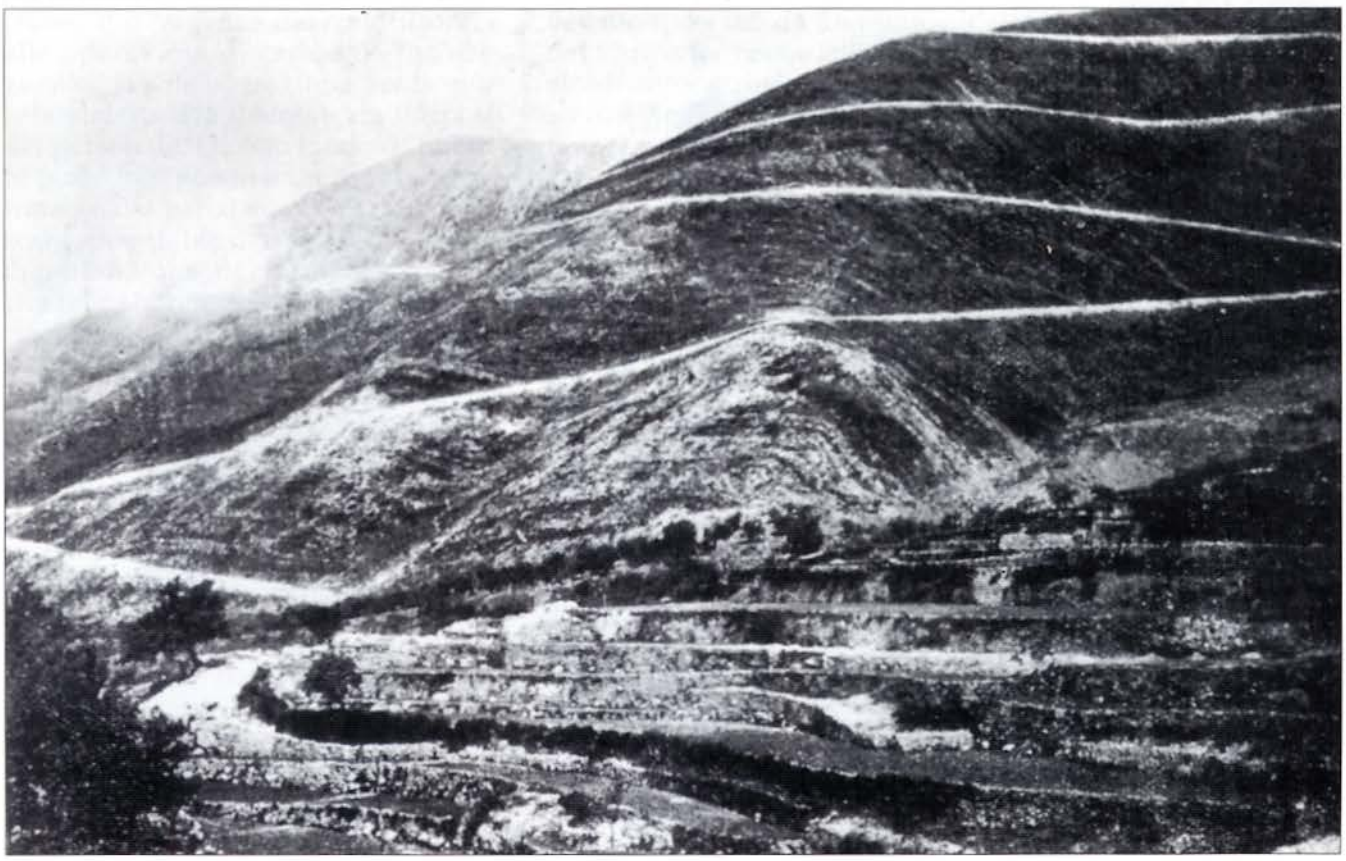
L'altra linea si configurava come la corda dell'arco descritto dalla linea precedente, ed aveva in comune con questa le due località estreme. Tutto il percorso aveva uno sviluppo lineare di 16 chilometri.

Intanto, sul fronte italiano, si intuiva, da movimenti di truppe austriache nel Trentino, l'imminenza di un'offensiva; buona parte delle truppe furono perciò richiamate in patria.

Lo scoppio di un'epidemia di malaria che, nella fase acuta, immobilizzò il 70% degli uomini, determinò il trasferimento dell'Autoreparto a Krio-Nero, a 6 chilometri da Valona, in una zona più salubre, a picco sul mare. Come già fatto per l'officina, fu lo stesso personale dell'Autoreparto a costruire, nell'autunno del 1916, un bell'edificio che venne adibito ad alloggi ufficiali e a sede del Comando.

Le attività militari italiane in Albania, nel frattempo, alimentavano nella vicina Grecia un sentimento di avversione verso il nostro Paese, che divenne aperta ostilità quando Gran Bretagna, Francia e Russia, per offrire una via di fuga ai Serbi, costrinsero la Grecia a mettere a disposizione il porto di Salonicco.

Nel contesto di questa imposizione, truppe alleate occuparono Corfù; di queste ultime, faceva parte un reparto di Carabinieri a cavallo; la cir-



Strada rotabile costruita dal Genio.(foto SME - Ufficio storico).

CAPITOLO 4

costanza offrì al Governo greco lo spunto per promuovere manifestazioni antitaliane.

Il 18 marzo del 1916 la Grecia si annetteva arbitrariamente l'Epiro settentrionale. Il Governo italiano, per non impegnarsi su un nuovo fronte che avrebbe distratto forze preziose, tentò una mediazione con quello greco.

Si andava intanto rafforzando, tra gli alleati occidentali, il proposito di sferrare un'offensiva in Macedonia contro la Bulgaria, per bloccare il suo esercito che premeva contro i resti di quello serbo. L'Italia fornì un concorso di forze e, il 2 ottobre del 1916, i reparti della 35ª Divisione occuparono Argirocastro, e il giorno dopo Santi Quaranta, costituendo da qui una testa di ponte per proseguire verso Delvino e Permet. Per soddisfare le esigenze di trasporto, si rese necessario rendere percorribili le strade interne per collegare i vari punti dello schieramento.

Alla fine di ottobre, la Direzione del Genio avviò la costruzione di una rotabile che congiungesse Valona a Tepeleni e agevolasse l'attività dei trasporti su tutto il territorio controllato dal nostro contingente.

Nel 1917, le forze italiane avevano raggiunto la consistenza di un corpo d'armata (il XVI), con circa 100 mila uomini, su tre divisioni.

A Santi Quaranta, nell'Albania meridionale, venne allora costituito un distaccamento, su due sezioni, del 16º Autoreparto, con il compito di provvedere al sostegno logistico delle truppe operanti su quel territorio. Naturalmente anche qui, come in occasione di ogni precedente accantonamento, fu necessario provvedere alla costruzione di tutte le infrastrutture, nonché di una strada di allacciamento con la più vicina camionabile.

Con l'arrivo di nuove truppe, con il miglioramento della viabilità, e con il conseguente aumento del numero dei servizi, le due sezioni ben presto non furono più sufficienti. Perciò, il 24 aprile del 1917, a Valona venne costituito il 6º Autoparco, anche con compiti direttivi per tutti gli autotrasporti in Albania, e veniva dato il via alla nascita del 29º Autoreparto, che assorbì le due sezioni del 16º.

Nell'agosto del 1917, per garantire il flusso di rifornimenti dall'Albania all'Egeo e alla Macedonia, fu costituito a Delvino anche il 48º Autoreparto du 260 Fiat 15 ter.

Un così imponente parco di veicoli, e le frequenti avarie derivanti dalla precarietà delle strade, imposero un ampliamento dell'officina di Santi Quaranta, allo scopo di aumentarne la produttività.

Automobili del Comando italiano attraversano il fiume Vojussa (foto SME - Ufficio Storico).

Nei pressi di Argirocastro, un cartellone stradale indica il posto di rifornimento. In tutta la rete stradale il 6° autoparco aveva installato appositi cartelli indicatori (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

Ogni automezzo copriva mediamente, ogni giorno, un percorso oscillante tra i 180 e i 200 chilometri. Considerata la qualità e le condizioni delle strade, esso rimaneva fuori sede per circa la metà delle 24 ore. Una volta in sede, il rimanente tempo era dedicato a un controllo e alla pulizia delle macchine, alle esigenze del conduttore, e alle operazioni di carico. Per conseguenza, la sola operazione per la quale non si trovava il tempo era il riposo del personale. Questo modo di operare portò ben presto a un rapido deperimento del parco macchine, sia per le scarse possibilità di ricovero, sia per la manutenzione decisamente insufficiente, nel breve arco di tempo intercorrente tra una tappa e l'altra.

I materiali che più di ogni altro andavano soggetti a deterioramento, erano naturalmente le sospensioni e le coperture; le prime arrivavano a mille esemplari inefficienti al mese; delle seconde, 1600 al mese andavano fuori uso, insieme ad altrettante camere d'aria, mentre altre 3700 venivano mensilmente riparate.

Se il materiale andava soggetto ad avarie, non migliore era la sorte del personale: la malaria che falcidiava le truppe, non risparmiava certo i conduttori; secondo dati statistici, anzi, la percentuale di quelli colpiti, fu inferiore soltanto a quella dei fanti in prima linea; i Comandi incontravano sempre enormi difficoltà nel rimpiazzare le perdite. Questo, il quadro della situazione degli autotrasporti in Albania, che tuttavia non impedì agli autoreparti di far sempre fronte alle esigenze.

Per agevolare i movimenti degli ufficiali che, per ragioni di servizio dovevano spostarsi da un punto all'altro del territorio, venne istituito un servizio di autocorriere, che si sviluppava su due linee: una copriva il tratto Valona-Tepeleni-Argirocastro-Giorguzzati, di km 141 e impiegava 9 ore di sola andata; la seconda, con orari in coincidenza con la prima, si sviluppava sulla tratta Santi Quaranta-Giorguzzati-Ersek, di 200 chilometri, e richiedeva 11 ore. Il servizio aveva frequenza giornaliera, con quattro automezzi che coprivano nei 2 sensi di marcia gli itinerari.

Lungo tutta la rete stradale, il 6º Autoparco aveva installato la segnaletica con cartelli indicatori (per i rifornimenti, magazzini, localizzazione di Comandi, ecc.) ad uso dei conduttori.

Per il trasporto di truppe verso la Macedonia era stato costituito, dunque, nell'agosto del 1917, il 48º Autoreparto, che avrebbe dovuto iniziare a funzionare soltanto una volta che l'officina di Santi Quaranta avesse raggiunto la necessaria efficienza. Le circostanze imposero invece il suo avvio ancor pri-

CAPITOLO 4

ma che ad esso venisse assicurato il necessario supporto di riparazioni; non solo, ma i trasporti raggiunsero presto una tale intensità, che agli automezzi non veniva neppure concesso il tempo di una sosta; al termine di una tappa venivano infatti affidati a nuovi conduttori per il proseguimento del viaggio. Inoltre, gli stessi conduttori erano propensi ad eccedere nella velocità per arrivare prima a destinazione e godere così di qualche minuto di riposo in più. Il tutto, si può ben comprendere, con quali conseguenze per lo stato di salute degli automezzi.

Le cose migliorarono con la definitiva sistemazione dell'officina di Santi Quaranta e con un rinforzo di conduttori.

In Macedonia, con la 35ª divisione, operava il 27º Autoreparto, di stanza a Salonicco dall'agosto del 1916.

Inizialmente i rifornimenti alla divisione, come pure i rinforzi di uomini, giungevano dalla madrepatria a Salonicco via mare, ma con l'andar del tempo questo tragitto divenne sempre più insicuro, tanto da giungere a perdite anche di 15 navi in un mese, affondate da sommergibili nemici. Ricordiamo, tra queste, la Garibaldi, che trasportava in Albania un intero reparto addestrato all'uso di camionette Itala/mulo, semicingolato; quasi tutti andarono annegati.

Si giunse pertanto alla decisione di effettuare i trasferimenti e i trasporti via terra, utilizzando una vecchia strada ottomana in condizioni più che precarie. Con tappe giornaliere di 20 chilometri, a piedi, considerato il carattere montuoso delle regioni attraversate, sarebbero occorsi dai 20 ai 25 giorni, fatte salve le incognite dell'innevamento invernale.

Alla fine prevalse il progetto del maggiore Guido Corni, comandante del 6º Autoparco di Valona, di utilizzare il trasporto con autocarri, con riduzione del viaggio a 2-3 giorni.

Fu lo stesso Corni ad effettuare la ricognizione del tragitto, ripercorrendo in senso inverso tutto l'itinerario, da Salonicco a Santi Quaranta, in sole 12 ore. Un bollettino del tempo riportò, esaltandola, l'impresa di questo italiano che in 12 ore aveva coperto un percorso di 500-600 chilometri che, sotto i Turchi, avrebbe richiesto tre settimane.

Vista possibile la realizzazione del progetto, si pose mano all'opera di ricostruzione. Si trattava, come detto, di una via ottomana che aveva conosciuto momenti certamente migliori ma che, per l'incuria dell'uomo, aveva subito le ingiurie del tempo, con ponti diroccati, tratti impaludati, argini franati, ripide salite impercorribili.

La Direzione del Genio avviò l'opera di ripristino, utilizzando manodopera indigena, soprattutto femminile.

Limitatamente a quelle che erano le condizioni oroidrografiche e geologiche delle regioni attraversate, che presentavano una serie di valichi e depressioni in alternanza, la strada venne riportata a uno stato più che accettabile, tanto da suscitare l'ammirazione di un giornalista americano.

Oltre alle offese arrecate dagli agen-

Ponte Perati. Ponte romano sul fiume Vojussa. Passaggio della vettura del comandante dell'autoparco, durante la prima ricognizione, nel maggio del 1917 (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

Tratto della strada che congiungeva Valona a Salonicco (da Storia della Motorizzazione Militare Italiana, di A. Pugnani).

ti naturali, i restauratori avevano dovuto provvedere anche a riparare le distruzioni apportate da secoli di lotte condotte, nella zona, da popoli di razze e religioni diverse, con interi villaggi rasi al suolo e mai ricostruiti, chiari segni di odi atavici.

La strada, partiva da Santi Quaranta, toccava nel suo percorso Delvino, Giorguzzati, Han Kalibachi e, al 104º chilometro, superava il fiume Vojussa sul Ponte di Perati. Fiume e ponte verranno resi noti dallla celebre canzone che ricorda il sacrificio degli alpini della «Julia», nel secondo conflitto mondiale («... sui monti della Grecia c'è la Vojussa, col sangue degli alpini si è fatta rossa», recita il canto dal titolo, appunto, «Sul ponte di Perati»).

Dopo Perati, la strada si arrampicava verso i 1030 metri del passo di Hazevit, e ai 1130 di Gremeni. Dopo 161 chilometri si incontrava Ersek. Dopo Coritza e Zelovo, la rotabile toccava il punto più alto di tutto il percorso, con i 1570 metri del passo di Pisoderi, per poi ridiscendere fino a Floriana, e congiungersi quindi alla Monastir-Salonicco.

La larghezza della strada era quasi costante, dai 6 agli 8 metri, tali da consentire il transito contemporaneo di due autocolonne nei due sensi di marcia.

Con il completamento di questa arteria stradale, si realizzava quanto ipotizzato dal maggiore Corni, cioè la riduzione a due o tre giorni di quel viaggio che, senza di essa, sarebbe stato di tre settimane. Questo ebbe, ovviamente, un impatto notevole sul morale delle truppe della 35ª Divisione, che si videro come d'incanto riportate a pochi passi da casa.

Ultimato l'approntamento della rotabile, venne organizzata la circolazione. Come zona di scarico e smistamento venne scelta Hassar Oba, località che per questo sarebbe diventata un importante nodo logistico.

L'impianto e la gestione del servizio furono curati dal 6º Autoparco, con il supporto del 27º Autoreparto.

Quest'ultimo, nel primo anno di permanenza in zona, era stato adeguatamente rinforzato, tanto da contare su una forza di 700 autocarri, un deposito, un'officina di notevole potenzialità con sede a Salonicco e reparti di lavorazione distaccati ad Hassar Oba. Fu così possibile riparare in loco tutti gli automezzi, senza far ricorso agli stabilimenti della madrepatria.

All'inizio del 1918, l'Austria, bloccata sul Piave in Italia, manifestò chiaramente l'intenzione di attuare un piano offensivo contro il campo trincera-

CAPITOLO 4

to di Valona. Il rafforzamento delle postazioni sul nodo montano di Malakastra fu il segno più evidente delle intenzioni austriache. Italiani e Francesi decisero pertanto di effettuare un intervento congiunto per bloccare l'azione nemica.

I combattimenti, iniziati il 15 maggio, si conclusero il 18 con il ritiro degli Austriaci oltre la valle di Ceravoda, sulle falde del Tomori. L'intervento alleato era valso a rendere sicuro il transito sulla strada Santi Quaranta-Korca.

La 35ª Divisione mutò settore; il Comando delle truppe automobilistiche d'Albania e di Macedonia venne riunito in un unico organismo, posto alle dipendenze del maggiore Anziani.

L'organizzazione automobilistica si perfezionò sempre più: a Santi Quaranta sorse una nuova officina; vennero impiantati altri depositi e piccole officine mobili per l'assistenza alle autocolonne in transito; presso le basi principali furono installate officine capaci anche di grosse riparazioni, magazzini ricambi auto e gomme con considerevoli scorte, e numerosi depositi di carburanti e lubrificanti.

Le conseguenze della vittoriosa «Battaglia del Solstizio», che esauriva le ultime disperate risorse dell'Austria, si fecero sentire anche sul fronte albanese.

Il 6 luglio il XVI Corpo d'Armata mosse verso Fieri e Berat, per consolidare la conquista di Malakastra e di Ciafa Giava, obiettivo d'importanza strategica dal quale si poteva controllare il porto di Valona.

L'attacco italiano provocò una reazione degli Austriaci che, proprio quando le nostre truppe si accingevano a concludere il loro sforzo, sferrarono un contrattacco. Per riprendere l'avanzata, il Comando del XVI Corpo d'Armata chiese rinforzi che il Governo italiano non poteva concedere, per non mettere in pericolo il fronte nazionale. Lo stesso Comando del C.A. decise perciò di non procedere nell'avanzata, ma di attestarsi a difesa sulle posizioni raggiunte.

Solo in ottobre, a seguito delle pressioni degli alleati, vennero concessi i rinforzi, tra essi anche 350 autocarri, mentre l'Austria era ormai alle corde.

Il valido supporto logistico consentì alle truppe di concludere vittoriosamente la campagna, costringendo il nemico all'armistizio.

Il piccolo nucleo di 15 ter sbarcato a Valona meno di tre anni prima si era trasformato in un enorme complesso di duemila automezzi.

Colonna mozza sull'Ortigara (foto Onorcaduti).

Conclusione

Per concludere, e a dimostrazione di quanto nel corso della Prima Guerra Mondiale sia sempre più aumentata l'importanza dell'autotrasporto, è sufficiente un sintetico raffronto delle forze, in uomini e mezzi, all'inizio e alla fine delle ostilità.

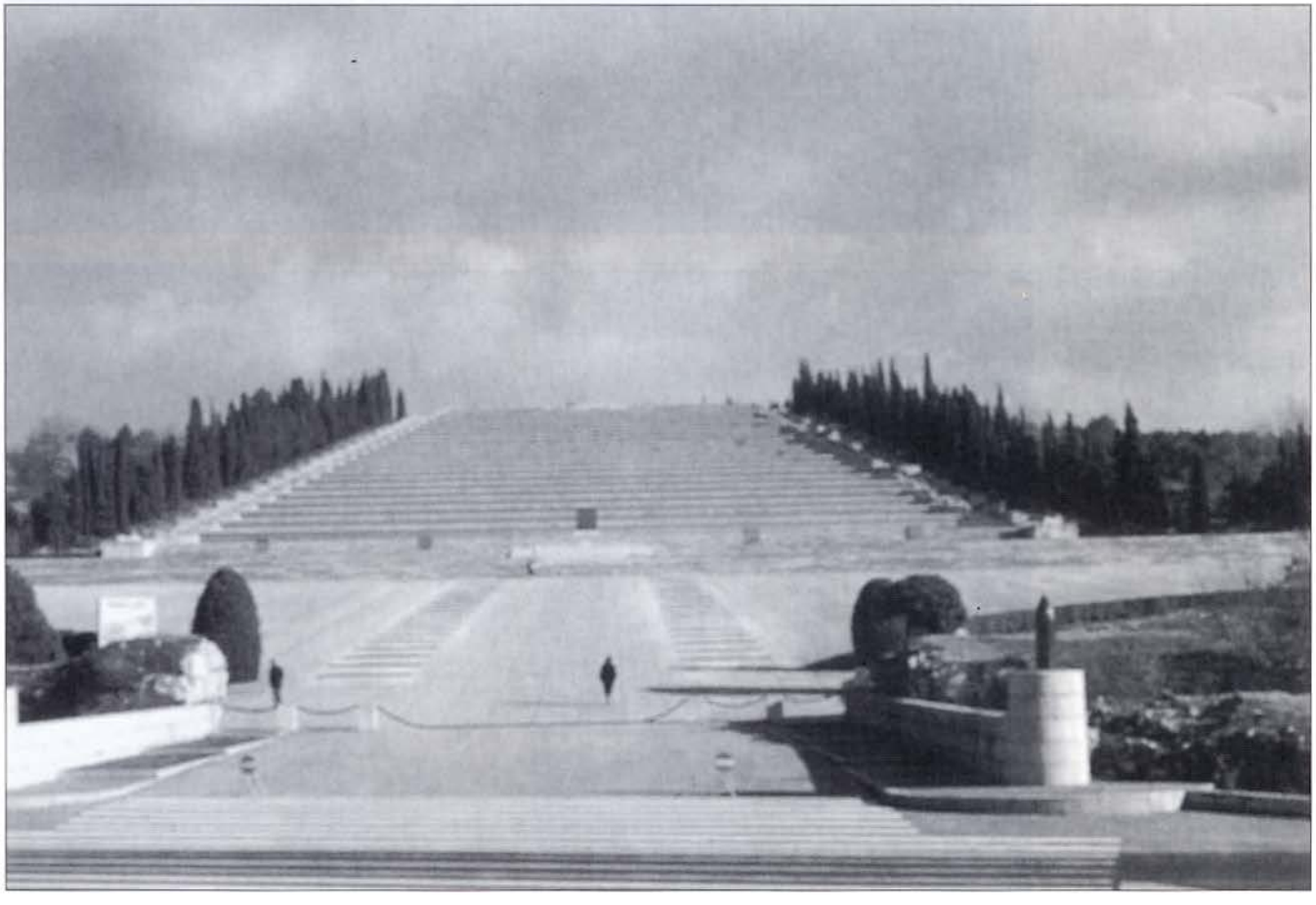
Ufficiali	500	3000
Truppa	9000	115000
Autovetture	400	2500
Autocarri e automezzi speciali	3400	28000
Trattrici	150	1200
Motocicli	1100	6000

Da notare che il 75% degli autoveicoli era di produzione Fiat, mentre il restante 25% era suddiviso tra Itala, Lancia, e altre case costruttrici lombarde.

Dall'inizio delle ostilità all'armistizio, le officine militari effettuarono in zona di combattimento le seguenti riparazioni: 119000 su automezzi, 40000 revisioni generali di complessivi, 10000 su motocicli, 14000 su magneti, 3200 su radiatori.

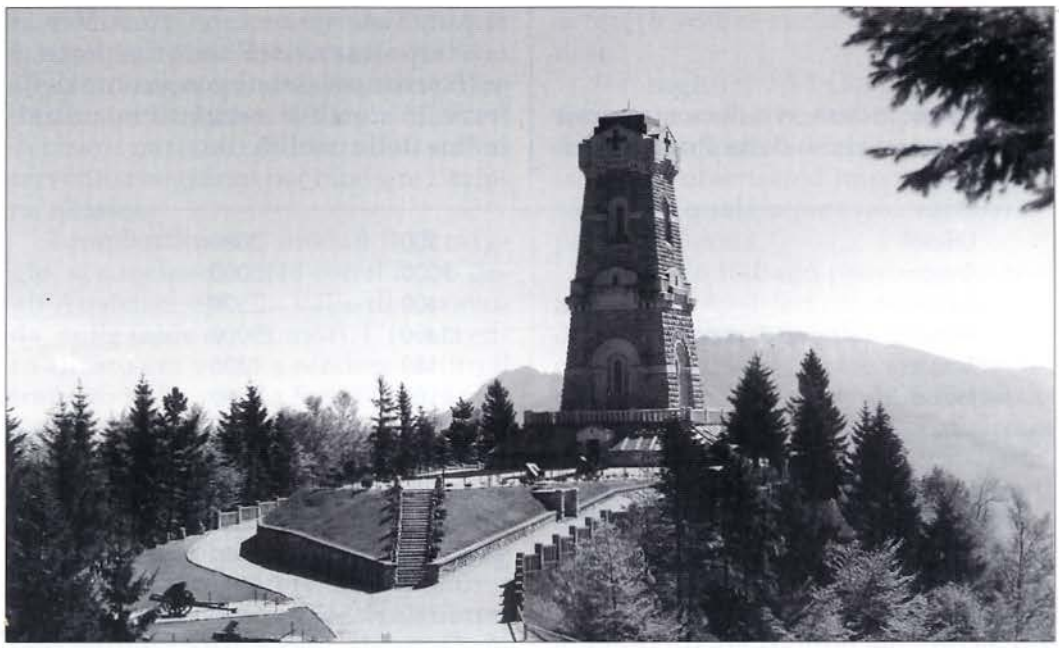
Dal punto di vista ordinativo, la costituzione della Sezione Automobilistica aveva portato vantaggi notevoli connessi con la possibilità di gestire autotrasporti in modo autonomo, coordinando uomini e mezzi, impiego e riparazioni, in modo unitario, lasciando alla sezione tappe soltanto il coordinamento delle retrovie. Grazie a tale organizzazione logica ed efficace, si poterono incrementare i trasporti a tal punto da riuscire a fronteggiare tutte le necessità nei momenti decisivi del conflitto; si poterono costituire quelle unità automobilistiche che furono impiegate con tanto successo in Albania e Macedonia; si poté provvedere tempestivamente alle riparazioni e al rifornimento delle parti di ricambio e delle gomme; si poté garantire, in una parola, un servizio veramente efficiente in tutti i settori.

Il bollettino del Comando Supremo, del 25 giugno 1918, firmato dal generale Armando Diaz, rendendo merito

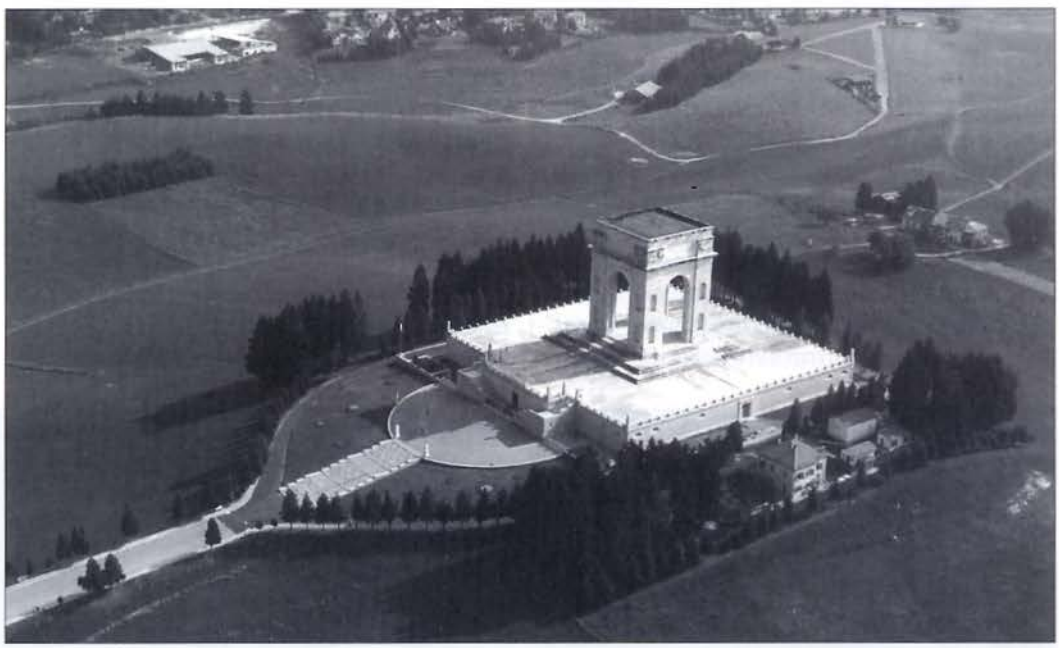


Sacrario di Redipuglia (foto G. Albanesi).

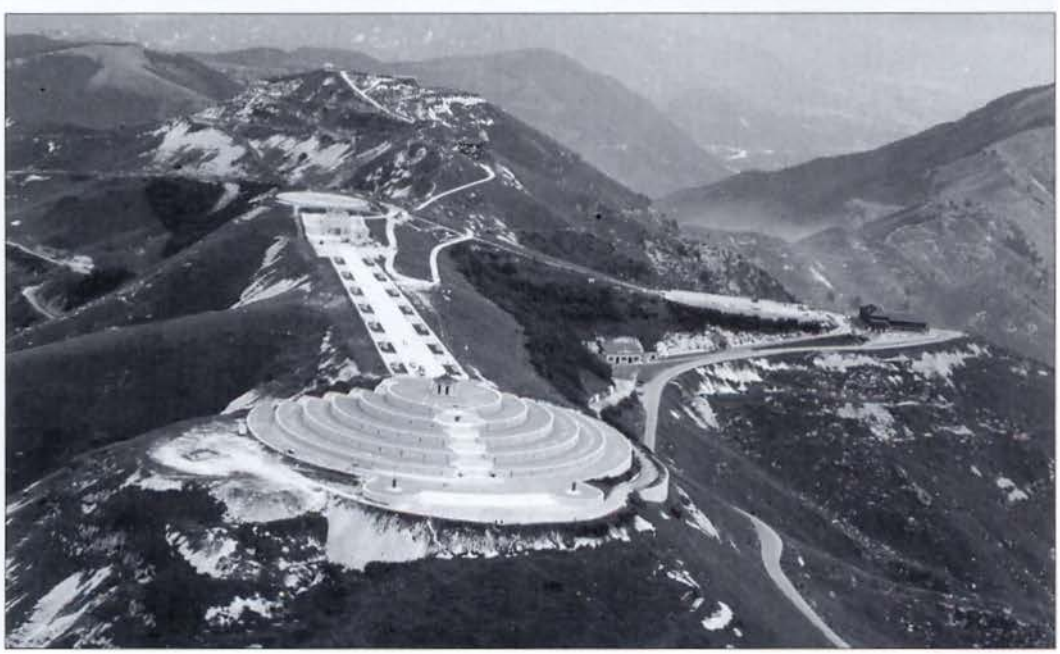
Sacrario sul Pasubio (foto Onorcaduti).



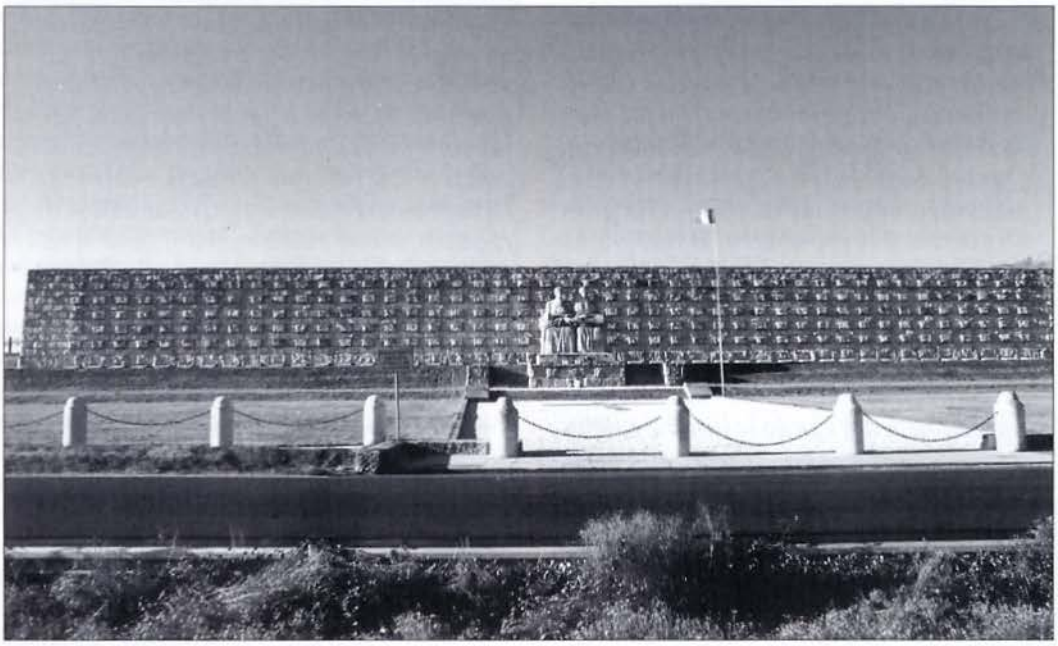
Sacrario di Asiago (foto Onorcaduti).



Sacrario sul Monte Grappa (foto Onorcaduti).



Monumenti rievocativi alla testata della Valle di Campomulo, nei dintorni di Asiago (foto V. Capodarca).



Una sorte ancora più triste, quella toccata ai giovani dei Paesi alleati, che versarono il loro sangue per la difesa del nostro Paese: oggi i loro resti riposano sotto un suolo che non è per essi quello natio. Qui, un sacrario francese a Pederobba (foto Onorcaduti).

Cimitero Inglese presso Asiago (Barenthal) (foto Onorcaduti).

CAPITOLO 4

al Corpo, dice testualmente: «Gli automobilisti, mercé un lavoro che non ebbe mai tregua, assicurarono il tempestivo spostamento delle riserve e il rifornimento ai combattenti fin sulle linee di fuoco».

A riconoscimento delle benemerenze acquisite dalle unità automobilistiche nella guerra italo-austriaca, fu concessa, con regio decreto del 31 ottobre 1920, la Croce di Guerra al Valor Militare al Corpo Automobilistico con la seguente motivazione:

«Per l'attività, la perizia e l'abnegazione con cui portò alle battaglie il rombo dei suoi infaticabili motori, dando valido concorso alle truppe combattenti nel conseguimento della Vittoria».

DISCORSO DEL DUCA D'AOSTA AGLI AUTIERI, DOPO LA BATTAGLIA DEGLI ALTIPIANI

«FERVENT ROTAE, FERVENT ANIMI!

Automobilisti! Dopo la battaglia, nella quale voi portaste il rombo dei vostri motori e, così parve, acceleraste il suo ritmo con un più rapido pulsare e col pronto rinnovarsi del grande organismo impegnato nel supremo cimento, io vi ho riuniti qui, o nuova milizia di questa grande guerra, per esprimervi il mio plauso per l'opera vostra, improntata sempre al più alto spirito di sacrificio.

Ritorno con la mente a quei giorni in cui l'arco della volontà di tutti era teso nello sforzo di contenere e ricacciare l'invasione nemica, e vedo le lunghe colonne dei vostri autocarri accorrere alla battaglia, col fiore delle nostre truppe, bramose ed impazienti di affrontare in lotta mortale l'ingordo avversario. Dagli eroici petti prorompeva un grido di fiera gioia, che sembrava il ruggito del leone; ed i vecchi e le donne, ed i fanciulli delle belle contrade, sulle quali il nemico già tendeva gli artigli rapaci, a voi e al vostro prezioso carico inviavano l'augurio della vittoria, fondendo in uno stesso appassionato saluto loro e voi che, con mano sicura pur tra i pericoli e con occhio vigile pur tra le tenebre, guidavate sul campo dell'onore quei valorosi!

E veramente il vostro servizio ha avuto anch'esso i suoi martiri, e parecchi di voi hanno, per la Grande Causa, versato il loro sangue generoso, pur non potendo godere le ebbrezze dell'assalto.

Impavidi sulle vostre macchine per le strade battute dal fuoco nemico, insidiati dai pericoli e dalla morte, fondeste in quei momenti l'opera vostra, che pure oscura e sicura, con quella dei più cari figli della Patria.

Consci della necessità della lotta, voi non vi concedeste, in quei giorni memorabili, alcun riposo; portavate le munizioni fino alle batterie più avanzate, alimentando così il fuoco implacabile dei nostri cannoni; portavate alle truppe tutti i materiali occorrenti per la fiera lotta, portavate i feriti doloranti verso le oasi del dolore. Nell'insonne fatica la vostra volontà, i vostri nervi, i vostri muscoli si irrigidivano sul volante, ma non si spezzavano sostenuti nello sforzo straordinario di quella illuminata abnegazione, che costituisce il più alto pregio del vostro giovane Corpo. Già in altra difficile prova, durante l'offensiva del nemico nel Trentino, voi foste gran parte della mirabile impresa, nella quale opponemmo all'avversario una barriera insormontabile di truppe e di mezzi, onde rimase una prima volta fiaccata la sua sfrenata voglia di saccheggiare i piani del nostro Veneto fiorente; così nella recente lotta, che novellamente frustrava le cupidigie nemiche, voi avete concorso in modo brillante alla splendida vittoria, che ha salutato la lieta estate dell'anno della riscossa.

Automobilisti della 3ª Armata! Le ricompense che io vi consegnerò stamane, siano per tutti l'espressione del mio compiacimento per quanto avete fatto, sia durante la battaglia, sia nelle operose vigilie della preparazione, a vantaggio delle truppe combattenti; e quando l'alata vittoria avrà coronato d'alloro questa nuova Italia che sorge, serena fra le dure tempeste, infrangibile nell'ardua resistenza, accesa d'amore per la libertà e per il diritto, in Roma, sacra ai fatti umani, anche per voi, o infaticabili automobilisti, cantici di lode correranno per l'infinito azzurro, perché anche voi, nello sfibrante vostro servizio, avete ben meritato dalla Patria!»

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Continua il racconto del 99enne comm. Sandro CERRI, che abbiamo lasciato al punto in cui il Corpo V.C.A. viene sciolto (vds. Cap. II). Lo riprendiamo nel momento in cui, lasciata la motocicletta, egli viene messo alla guida di un'autovettura, a percorrere in lungo e in largo lo scenario della Prima Guerra Mondiale.

«Alla fine di febbraio del '16, cominciarono a circolare voci di assembramenti nemici nel Trentino e a delinearsi un'offensiva. C'era aria di partenza. Lunghe colonne di automezzi venivano ordinatamente allineate lungo la via Emilia in direzione San Lazzaro. Ogni automezzo, dopo il caricamento, veniva consegnato ai rispettivi autieri. Le partenze avevano cadenza giornaliera.

Alla fine di marzo venne costituito un gruppo di mortai da 210 e 260 Schneider trainati da potenti trattrici. I 210 vennero raggruppati in 3 batterie (la 177ª, la 178ª e la 179ª) con dodici mortai ciascuna. Ogni batteria era composta da 16 trattrici, caricate di ogni attrezzatura e trainanti cannoni coperti da tendoni. L'intero complesso era completato da due autocarri 18 P, due vetture Fiat Zero, un sidecar e tre motociclette.

Assegnato alla 177ª, ebbe inizio per me la grande avventura. Tutto il complesso era ammassato al piano di caricamento della stazione ferroviaria a Barriera San Lazzaro, pronto per essere caricato sui vagoni. Ognuno si portò a prendere posto accanto al mezzo assegnato. A me toccò una Zero Fiat ancora molto in ordine, di color grigio-verde.

Scaricati gli automezzi a Vicenza, ci incolonnammo lungo la direttrice di marcia. Passammo Schio e, risalita la Valle dei Signori, appostammo la nostra batteria a Santa Caterina, sulle pendici del Monte Novegno.

Vi restammo pochi giorni, il tempo di collaudare i nostri mortai da 210, la cui granata pesava 110 kg. Si sparava sul Pria-Forà, ad arginare l'offensiva austriaca che pur si era delineata imponente. Non solo essa venne arrestata, ma ci dovemmo spostare con urgenza in avanti, per portare in altra zona l'efficacia dei nostri tiri. Eravamo l'ultimo baluardo, prima che il nemico potesse dilagare nella pianura. Lo sapevamo, e lo sapevano anche gli Austriaci.

Negli ultimi assalti riuscimmo a sfondare e ci portammo giù, verso il Piano delle Fugazze, nei primi tornanti della vallata.

Il nostro obiettivo di fuoco era ora il Pasubio, monte consacrato alla storia, un inferno di difesa e di conquista.

Un nostro pezzo, appostato in una curva e che ritenevamo al sicuro, venne individuato. Dalla controvallata nei pressi di Coni Zugna, un cannoncino di artiglieria da montagna nemico cominciò a battere su di esso, impedendone del tutto l'uso: un colpo al minuto, con precisione teutonica. Occorreva spostarlo. Al comandante stava a cuore la vita dei suoi uomini. L'uso delle trattrici avrebbe provocato un rumore rivelatore, perciò egli ordinò lo spostamento con una cordata, in assoluto silenzio, cinque-dieci metri per volta, profittando dei momenti di intervallo del fuoco del molestatore. L'operazione riuscì perfettamente. Quel tornante doveva apparire molto importante al nemico, che continuò a bombardarlo con cadenza cronometrica. Su di esso passavano i nostri rifornimenti ai posti più avanzati. Fu necessario che io e Civardi, il mio meccanico, ci mettessimo di sentinella sulla curva che precedeva il tornante, per fermare quanti arrivavano e aiutarli nel pericoloso attraversamento; in particolare i mulattieri, con le cassette di cottura contenenti il rancio per le truppe di linea. Li facevamo sostare, lasciavamo arrivare la granata e poi via, raccomandando la massima fretta. Nel buio della notte si vedevano le scintille degli zoccoli ferrati sul terreno: la loro scomparsa dietro la curva ci rassicurava della loro sorte.

La posizione esatta del pezzo disturbatore venne individuata, e una fragorosa salva della nostra batteria lo ridusse al silenzio».

Il Cerri non partecipò allo storico trasporto dal 19 al 22 maggio sugli altipiani. Mentre mille autocarri andavano dal Friuli al Trentino, egli compiva il cammino inverso. Ascoltiamo.

Sandro Cerri, intento a cambiare una ruota della sua Fiat Zero (foto S. Cerri).

CAPITOLO 4

«Nella seconda settimana di maggio venne l'ordine di trasferimento. La Terza Armata ci chiamava.

Eccoci a Staranzano, in Friuli, ad allestire piazzole per cannoni e costruire baracche.Proprio a Staranzano, due fortunati episodi mi fecero pensare che una buona stella vegliasse sul mio capo.

Un giorno ero con la mia macchina nei pressi di un muro di cinta della villa dove alloggiava il comandante, quando una granata esplose proprio alla mia altezza dall'altra parte del muro: la vettura venne riempita dal terriccio lanciato in aria dallo scoppio.

Ancor più emblematico il secondo episodio. Nel grande cortile rustico della villa, seduto in vettura, ero intento a scrivere alla mamma. La mia Zero era dotata di un piccolo sedile ribaltabile sullo schienale dei posti anteriori, che si abbassava consentendo di sedersi di fronte a quelli posteriori. Era, insomma, un quinto posto. Sul fondo del vasto cortile, verso il fabbricato rustico della fattoria, una lunga tettoia faceva da scuderia ad alcune decine di cavalli e di muli.

Si era alla fine di maggio e le retrovie erano continuamente stuzzicate da proiettili di ogni calibro. Un proiettile scoppiò sulla tettoia: due muli vennero colpiti a morte, altri rimasero feriti.

Civardi, curiosone, si recò a vedere e, appena giunto, mi gridò di correre a fotografare i muli morti. Intento com'ero a scrivere, mi feci pregare un pò, ma alla fine lo accontentai. Fu la mia salvezza, mentre scattavo la fotografia, arrivò un altro proiettile e proprio il sedile sul quale poco prima sedevo venne trapassato da tre schegge. Esse sono ancora nella bacheca dei miei ricordi.

Da Staranzano, ci spostammo a Monfalcone. Qui avvenne un episodio nel quale la mia vita, e quella di molti artiglieri, fu salva per vero miracolo.

Eravamo nella nostra casetta, in attesa dellla cena che Civardi stava allestendo. La batteria stava sparando ininterrottamente dal mattino, perché era in corso un'azione nemica vasta e insistente.

Un inserviente al pezzo irruppe trafelato gridando di correre al deposito a fare urgentissimo rifornimento di polvere, che stava esaurendosi. Mi avviai al deposito di Bidischini, presso Gradisca. Era una sera stellata, la luna di fine settembre, e i bagliori della battaglia, mi consentivano di procedere con una certa speditezza. Stipata la macchina in ogni posto disponibile, tornai col mio carico in batteria.

Iniziammo a scaricare. Dalla macchina stavo porgendo una cassetta di polvere al sergente Ghezzi. Un lampo tra di noi, improvviso, e un grido del sergente. Col braccio trapassato da una pallottola dum-dum, lasciò cadere a terra la cassetta. Mal per lui, che sarebbe poi rimasto invalido, ma fortunatissima combinazione: se fosse stata colpita la cassetta, saremmo saltati noi e anche un mortaio che era a una decina di metri.

In aprile, a causa dell'aumento del numero degli automezzi, le macchine vennero private dei meccanici che vennero utilizzati, anch'essi, come autisti.

Dopo la 9ª battaglia dell'Isonzo, tutti gli automezzi vennero ritirati dalle singole unità e vennero formati i grandi parchi di concentramento automobilistici. Salutai tutti, caricai la mia inseparabile valigia gialla (che ho ancora) e partii con la fedele Zero Fiat per Schio.

In questa città si era formato un enorme parco di automezzi, con oltre duemila autisti. Consegnai la Zero, cui ero molto affezionato, e mi posi in attesa del mio nuovo destino. Avevo notato che l'ufficiale del Quartier Generale aveva segnato, a fianco del mio nome, «conducente di autovetture». Questo mi dava a sperare di non finire in un'autocolonna per trasporto di materiali, munizioni, viveri, ecc.

Dopo una settimana, venni convocato in fureria, dove mi venne ordinato di recarmi a sostituire un sergente rimasto ferito, autista personale del generale Porta, comandante della 34ª Divisione a Pieris, oltre l'Isonzo. Il Carso, l'inferno, doveva essere la mia nuova destinazione.

Sandro Cerri, alla guida della sua Fiat Zero (foto S. Cerri).

Non erano sempre granate e pallottole. A volte, la disponibilità di una vettura (e chi ne aveva, a quei tempi?) poteva fornire lo spunto per piacevoli conoscenze (foto S. Cerri).

L'auto era una Fiat Tipo 5-60 HP, spaccabraccia per i contraccolpi che dava all'avviamento, se non si aveva una certa dimestichezza.

L'11 giugno il Comandante mi diede ordine di accompagnarlo, col suo aiutante maggiore, nella zona retrostante le linee trincerate, per una vicenda triste e dolorosa, tutta da non vedere.

Era avvenuto, nella notte, un ammutinamento presso il 141º e il 142º reggimento. Si trattava di fanti provati da tante battaglie, stanchi all'inverosimile per i continui attacchi. Avevano sostenuto assalti terribili, con perdite senza precedenti, specie nella seconda metà di maggio, ma tutto questo poco contava: l'ammutinamento richiedeva una punizione esemplare. I caporioni, tutti del 141º, erano stati individuati. Vennero accompagnati su un grande spiazzo, disarmati ma con ancora le munizioni; durante la strada si sbarazzarono di esse, e questo era da considerare un altro grave delitto.

Seduta stante, per i dieci principali responsabili venne decisa la fucilazione a parte, in seconda esecuzione; prima avrebbero dovuto assistere a quella degli altri 18. Una scena terribile, straziante, inumana, ma la legge di guerra non risparmia e non perdona: il perdono è segno di debolezza, e questa non è consentita.

Fra i fucilati, alcuni erano senza colpa, coinvolti nell'infame destino solo dalla malaugurata sorte della decimazione.

Avevo accompagnato il generale alla triste incombenza. Scorsi il drappello dei condannati, il plotone d'esecuzione allineato. Dietro, era un plotone di carabinieri, e numerose autoblindo con le mitragliere puntate sullo stesso plotone d'esecuzione, per l'evenienza che questo non avesse voluto adempiere al suo compito.

Non volli assistere, volsi le spalle e mi allontanai verso l'auto. Il crepitio della fucileria pose fine allo strazio. Non mi sono bastati 76 anni (tanti ne sono passati) per dimenticare.

Venni poi a sapere che le fucilazioni erano continuate per diversi giorni, fino a raggiungere l'incredibile cifra di 149 fucilati, ma io ebbi la fortuna di non assistervi, perché poco tempo dopo il sergente che avevo sostituito tornò guarito, ed io venni rimandato al Parco, a Schio.

Il 31 luglio mi venne consegnata una fiammante Tipo 2 blu scuro, con illuminazione e messa in moto elettrica, forse il primo modello fornito di questo dispositivo.

Venni messo a disposizione del generale Falcone, comandante l'Artiglieria.

La Tipo 2 era ben più comoda e potente della Zero. Era munita di portabagagli e banchine con saliscendi su una delle quali, la destra, vicino al cambio e al freno a mano, erano fissate alla carrozzeria due ruote di scorta. Sulle mie spalline, nel frattempo, si era verificata una novità: il nr. 177 della compagnia era sparito, ed era apparso un P.A. (Parco Automobilistico)».

Seguono, nel racconto del Cerri, le vicissitudini sofferte nel corso della ritirata di Caporetto, effettuata, per sua fortuna, a bordo della sua vettura. Saltiamo i particolari, e ci portiamo al momento della Battaglia del Solstizio. Un episodio ci rivela come, a volte, anche gli autieri dovevano adattarsi a fare i combattenti.

«La sera del 18 giugno, un improvviso e perentorio ordine dal Quartier Generale: prepararsi tutti, nessuno escluso, a partire con immediatezza, con tutti i mezzi disponibili, i tascapani pieni di bombe a mano e supplementi di cartucce per i moschetti. Tutti, dico tutti, ufficiali, sottufficiali, scritturali, attendenti, automobilisti, cuochi, furieri, ecc. con Sua Eccellenza in testa, dovevamo

CAPITOLO 4

apprestarci a marciare in direzione delle Grave di Papadopoli.

Bombe a mano, e chi le aveva mai usate, specie noi automobilisti? Comunque il provvedimento era stato preso perché un forte contingente di arditi avrebbe dovuto avere il cambio. Per vari giorni essi avevano sostenuto combattimenti con furiosi assalti e larghi vuoti si erano aperti nelle loro file. Il regolamento imponeva che il loro compito, dopo l'impiego e ad assalto compiuto, avrebbe dovuto essere considerato finito; invece esso si era portato ben oltre i limiti previsti.

Fu una notte di fuoco, un vero e proprio inferno. Ci acquattammo nei crateri dei proiettili precedenti e, dico la verità, me la vidi veramente brutta, tanto che feci voto che, se ne fossi uscito vivo, non avrei più fumato. Una notte interminabile. Il bagliore dei bengala rischiarava il terreno; si sentivano grossi proiettili fischiare sopra le nostre teste, altri scoppiavano un po' dovunque. Restammo lì, in attesa di un'alba che non veniva mai.

Al mattino del 19, alle sette, con marce forzate, una grossa colonna di autocarri, trasferita dalle vicine retrovie, scaricò una brigata di fanti, i primi reparti dei «Ragazzi del '99», al battesimo del fuoco, e noi, morti dal sonno, tornammo al nostro quartiere, a Lancenigo. Fedele al voto, non accesi più una sigaretta in vita mia».

Luigi Adelmo Lodovici (oggi 99enne e ancora in possesso di patente) a venti anni, in divisa, e occhiali, di autiere (foto L.A. Lodovici).

Diversa l'esperienza del secondo autiere di cui siamo riusciti a raccogliere la testimonianza: egli era infatti conduttore di autocarro (i famosi 18 BL).

Si tratta di Luigi Adelmo LODOVICI, nato a Tolentino (MC) il 30 settembre 1895, 98 anni al momento dell'intervista.

«Conseguita a Bologna la patente di guida, il 24 giugno 1917 partii per Padova, all'11° Autoparco, dove ebbi in consegna un camion Fiat 18 BL nr. 18107 S.M., con il quale svolsi servizi dalla stazione alla polveriera.

Un bel giorno, anzi... un bruttissimo giorno, arrivò l'avviso della partenza per il fronte. Partimmo il 23 agosto, per Udine. Giunti, ed effettuata la pulizia delle macchine, alle 21.30 ci recammo a dormire. Non era trascorsa neanche un'ora, quando fummo svegliati con l'ordine di ripartire. Ero solo, a bordo del mezzo, non avendo con me il meccanico e, nella concitazione dettata dalla fretta, mi si ruppe il beccuccio del gas; l'inconveniente mi costrinse, da quel giorno, a viaggiare sempre al buio.

Una volta, mentre in autocolonna mi recavo da San Giovanni Manzano a Udine, con un carico di munizioni, all'improvviso, lungo la strada, si levò un gran fetore. Scappammo a piedi per i campi, pensando a un attacco con gas asfissiante ma, assicuratici che ciò non fosse, tornammo sui nostri passi. In una trincea abbandonata scorgemmo il cadavere di un soldato tedesco. Al suo polso spiccava un orologio, ed io glielo tolsi, per tenermelo a ricordo di quella giornata. Un altro soldato ebbe la malaugurata idea di sfilare la cinghia che quegli portava alla vita. Evidentemente quella era l'unico elemento che teneva ancora assemblata una massa di carne in decomposizione. Infatti, appena quella fu allentata, il cadavere si disfece, mandando un lezzo terribile. Via! un salto in macchina; scappammo per non tornare più.

Le battaglie si susseguivano, e il numero dei morti aumentava di giorno in giorno. Il lavoro di noi automobilisti si faceva sempre più gravoso.

Un giorno, mentre mi trovavo in sezione a pulire la macchina al termine di un viaggio, mi venne impartito l'ordine di recarmi a caricare dei morti, per portarli a un cimitero poco distante. Partii subito per Monte Cucco, caricai e ripartii all'istante. La stanchezza e il sonno si impadronivano di me;

guidavo come un sonnambulo, senza sapere dove andare. Più di una volta fui costretto a fermarmi, chiudere gli occhi per pochi minuti per poi proseguire. Spossato, giunsi a destinazione. Non appena gli addetti ebbero terminato di scaricare il camion, mi sdraiai sul cassone, dove poco prima c'era il mio macabro carico. Dopo circa un'ora di sonno mi svegliai, destato da un qualcosa di duro e fastidioso che mi comprimeva la schiena. Tastai, e toccai un oggetto morbido e gelato. Ripensai al trasporto da me effettuato poco prima, guardai e, al chiarore di un fiammifero, vidi una mano, sola. Si può immaginare il mio trasalimento! Mi feci coraggio, mi recai al vicino cimitero, con un piccone scavai una piccola buca e ve la deposi. Ciò fatto, tornai al camion fino al mattino. Al risveglio, mi guardai addosso: la mia divisa era tutta imbrattata di sangue, oltre che sudicia, di un sudiciume accumulato nel tempo.

Non mi riconoscevo quasi più: la barba era quasi sempre lunga, e cominciavo ad avere «ospiti»» lungo il corpo. Non ne potevo più di quella vita: guidare sempre, giorno e notte, e sempre sotto il fuoco nemico.

Un giorno, mentre attraversavo l'Isonzo per portare a Gorizia il solito carico di esplosivi, una granata cadde pochi passi davanti a me, generando una voragine. Mi fermai di colpo: per la paura, rimasi cinque minuti inebetito e con gli occhi sbarrati davanti all'abisso. Subito il Genio risistemò alla meglio il ponte, e potei passare.

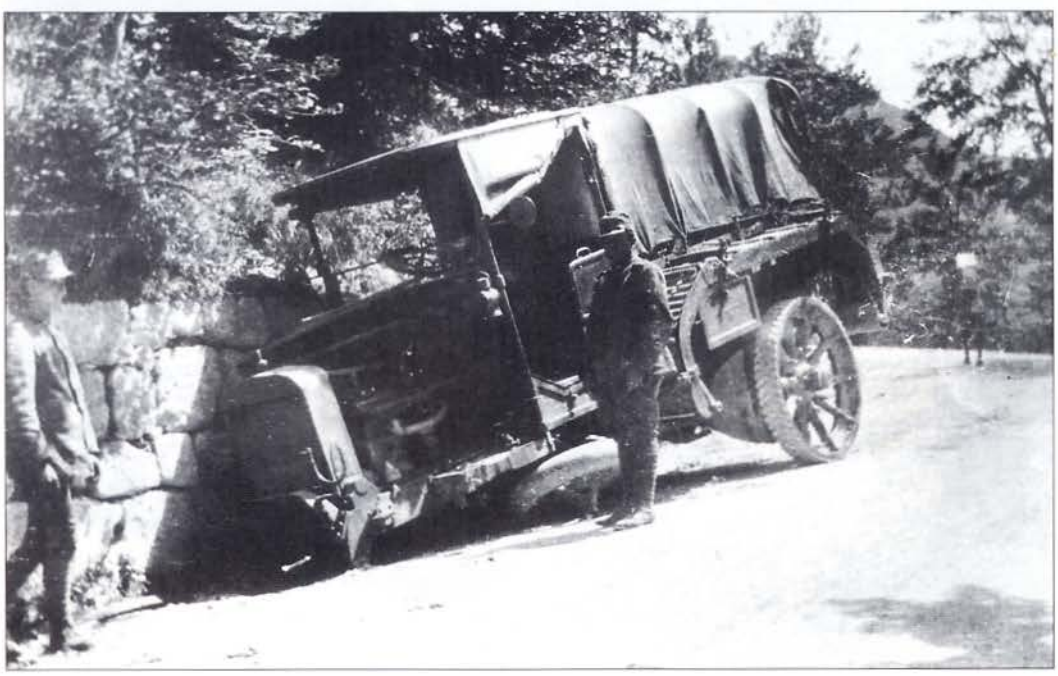
Un'altra volta, stavo trasportando dei reticolati a Bate, sull'altopiano della Bainsizza. Mentre percorrevo l'ultimo tratto di strada tra Plava e Bate, fermai la macchina per soddisfare una necessità fisiologica. Scesi e mi portai oltre la siepe che delimitava la strada. Improvvisa, una forte detonazione; corsi a vedere cosa fosse accaduto: una granata aveva centrato la parte anteriore della mia macchina, massacrando il motore.

Un altro giorno, mentre scendevo una strada alle falde del monte Cucco, si ruppero i freni e la vettura cominciò a filare di gran carriera. La lunga esperienza mi aveva reso guidatore provetto e abile, tanto da riuscire a mantenere la macchina in strada nonostante l'inconveniente, altrimenti a quest'ora... requiem. Alla fine della corsa, infilata una salita, riuscii a fermare il veicolo per accingermi a riparare i freni.

Dopo qualche giorno di permanenza a Udine, giunse l'ordine di partire alla volta di Belluno. Per strada giovanette e fanciulli ci tiravano fiori e frutta. Dopo molte ore di viaggio, si fece notte; ci fermammo, e i cucinieri tirarono giù le marmitte per cucinare in un prato. Un'ora dopo, una marea di soldati era intenta a mangiare. Più di cento macchine erano allineate lungo la strada, con numerose motociclette, e qualche autovettura da turismo dove viaggiavano i nostri superiori. Un po' di riposo, e di nuovo in cammino.

Ero esausto, la testa mi pesava, ed ero vinto dal sonno. Per proseguire, dovetti pregare un meccanico di un'altra macchina di prendere il mio posto, per terminare il viaggio senza inconvenienti. Alle 21.30 toccammo Vittorio Veneto, dove ci venne concesso di riposare un paio d'ore. Alle quattro raggiungemmo Belluno. Da quel giorno, dall'11º Autoparco passai al 4º.

Sul finire di ottobre fui mandato a caricare delle biciclette a Codroipo. Partii, giunsi, e caricai senza inconvenienti. Sulla via del ritorno, vidi una folla enorme che fuggiva, donne che gridavano e correvano con



Gli incidenti erano all'ordine del giorno, sulle strade della Prima Guerra Mondiale. In questo caso l'autista è stato abile, venutigli a mancare i freni, a dirigere il mezzo verso il ciglione a monte, frenando la corsa del veicolo. Si noti il cingolo con funzione di parafango (foto S. Cerri).

CAPITOLO 4

i bimbi in braccio, molte carrette, soldati, cannoni... cosa stava accadendo? Ignaro di tutto, domandai, e seppi che si trattava della ritirata, che stava avvenendo nel caos più completo. Seppi pure che il ponte sul Tagliamento sarebbe dovuto saltare da un momento all'altro; non ci sarebbe stato il tempo per consentire a tutta quella gente di passare. Avrei voluto volare, per mettermi in salvo ed evitare il rischio di saltare in aria insieme al ponte, ma come fare? la gran folla me lo impediva. Avrei potuto abbandonare la macchina (a piedi sarei andato più veloce) ma la coscienza si ribellava; perciò camminavo a passo d'uomo, e con il costante pericolo di saltare in aria da un momento all'altro. Alla fine, traversato il ponte minato, raggiunsi l'altra sponda e proseguii fino al Piave.

Qui, numerosi ufficiali erano fermi, e un cordone di militari impediva il passaggio dei soldati in rotta. Domandai, e seppi che stavano cercando di organizzare una linea di difesa sul fiume, dando un'arma a ciascun soldato. Poiché io avevo la macchina, mi lasciarono proseguire. Non fu così per i miei compagni automobilisti che avevano abbandonato il loro automezzo. Questi, benché protestassero sostenendo di non avere mai imbracciato un fucile, furono costretti a fermarsi, e difendere in questo modo la Patria.

Venni messo a disposizione della posta della Quarta Armata, per trasportare pacchi, tavoli, armadi, ecc. da Belluno a Castelfranco Veneto.

Stavo effettuando l'ultimo viaggio allorché, non lontano da Castelfranco, andai a cozzare in una curva contro una trattrice condotta da un tenente il quale, poco pratico di guida, anziché scansarsi mi venne addosso. Precipitammo insieme in un fosso; fortunatamente, per la scarsa profondità di esso, non vi furono feriti.

Uno dei carabinieri di scorta, si portò in bicicletta a Castelfranco a riferire l'accaduto. Giunse subito un'altra macchina, sulla quale venne caricato il materiale da me trasportato. Ripartirono tutti, lasciandomi solo, nella forra, abbandonato a me stesso con il mio automezzo.

Avevo scelto, per trascorrere la notte, un praticello lì vicino allorché, quando fui sul punto di prendere sonno, udii gridare:

«Automobilista, di chi è questa macchina?»

Accorsi subito, tutto insonnolito, e vidi davanti a me un colonnello automobilista il quale, dopo avermi fatto una ramanzina per aver abbandonato il mezzo, volle essere messo al corrente dell'accaduto. Ripartì, promettendomi di mandarmi soccorsi all'indomani. Mi sdraiai allora nel cassone, puntando i piedi contro la sponda per non scivolare via, mi coprii alla meglio con una coperta, e mi addormentai. Al mattino, giunse infine il carro officina che mi tirò su dal fosso.

Il giorno successivo avrei dovuto tornare a Belluno, ma era troppo tardi: la ritirata era stata completata anche da quella parte, e la città era occupata dagli Austriaci. Così persi anche tutto il mio corredo.

Dove andare? Ero solo e ignoravo dove fossero i miei compagni. Come sopravvivere? gli altri soldati mi chiamavano «imboscato» e si rifiutavano anche di darmi un pezzo di pane. Era, quello, l'epiteto con il quale venivano etichettati quanti non erano a fare a fucilate col nemico.

Dopo aver escogitato diversi espedienti per guadagnare qualche soldo per vivere,

Le immagini di questo bizzarro incidente vennero stampate su un buon numero di riviste e pubblicazioni, dell'epoca e successive.
Anche l'autiere Sandro Cerri si trovò a passare sul posto, e pensò bene di immortalare la scena (rispetto alle immagini ufficiali, in questa si può notare, seminascosta dall'autocarro, la Zero Fiat da lui parcheggiata per realizzare la foto).
L'autista, accecato dall'improvviso scoppio di uno srapnel, perse il controllo del veicolo, che terminò la corsa sospeso su uno strapiombo di 200 metri. L'automezzo venne trattenuto sulla strada dal solo peso del legname trasportato sul cassone (foto S. Cerri).

Antonio Rigo, protagonista di questa storia, in una consunta foto del 1917, accanto al suo 18/BL (foto A. Rigo).

chiesi a un'altra sezione di prendermi con sé; cosa che avvenne. Un giorno però, passando per Galliera, riconobbi in un prato i ragazzi della mia vecchia sezione, alla quale chiesi di essere riassegnato. Il tenente Castracane, nel rivedermi, disse che aveva già preparato il foglio con il quale venivo dichiarato disperso.

Cambiai macchina, ed ebbi un Fiat 18 P numero 20305, e poco dopo una Isotta Fraschini n. 10302, ma la mia vita strapazzata continuava, con viaggi quasi giornalieri per le destinazioni più disparate, fino al 18 gennaio del 1918, ed io non ne potevo davvero più. Infatti alla fine mi ammalai, proprio sul Monte Grappa e sotto il fuoco dei Tedeschi.

La macchina si guastò, senza alcuna possibilità di ripararla; rimasi su quel monte per quattro giorni, fino a che un'altra macchina passò di lì e mi raccolse. Come descrivere quei quattro giorni? Non avevo nulla per ripararmi dal freddo, nulla da mangiare, e per poco non mi si congelarono i piedi. Per non morire di fame, ero costretto a raccogliere il pane duro che i soldati, passando, avevano gettato via, fare con esso delle pallottoline e ingoiarle.

Intanto cominciavo ad avvertire dolori, e la pancia cominciava a dilatarsi. Il quarto giorno, come detto, venni caricato da una macchina di passaggio. La mia venne rimorchiata ed io fui lasciato al primo ospedaletto che si incontrò per strada».

Antonio RIGO, nato a Udine il 30 dicembre 1898, era prossimo ai 95 anni quando, nell'ottobre 1993, ci ha rilasciato la seguente intervista.

Non era trascorso neppure un mese, ed egli moriva, travolto sulle strisce pedonali nonostante, ci dicono, egli avesse l'accortezza, col buio, di usare sempre una torcetta intermittente di segnalazione. Una morte assurda, per uno che tanto aveva meritato nel campo dell'automobilismo. Egli non solo aveva conseguito la patente nel lontanissimo 1917, ed era stato autiere nel corso della Grande Guerra, ma aveva mantenuto e rinnovato la patente fino all'età di 89 anni.

«Avrei potuto rinnovarla ancora – spiega l'antico autiere – *ma a che prò? non ho più da seguire interessi economici tali da render necessaria la macchina. Per il resto, vivo da solo, da solo sbrigo tutte le mie incombenze e necessità di vita, quali fare spesa, lavare, cucinare, e per far questo la bicicletta mi basta.*

La patente l'avevo conseguita nel 1917, in febbraio. Anche allora, come ora, occorrevano diciotto anni per averla e, proprio come ora, la si poteva ottenere anche sostenendo un esame privato.

La guerra stava vivendo momenti di forte intensità, e correva voce che l'Esercito avesse bisogno di autisti.

Una volta al mese, veniva su da Verona un ingegnere per sottoporre ad esame gli aspiranti perciò, non appena mi trovai anagraficamente a posto, chiesi anch'io di sostenere la prova e, ai primi di febbraio del '17, ero già in possesso del desiderato documento.

Erano trascorsi pochi giorni, quando arrivò la cartolina di chiamata alla visita di leva, che includeva anche i nati nel primo quadrimestre del '99.

Mi presentai al Distretto Militare di Udine che allora, per ragioni legate alla guerra, era stato trasferito a Sacile. Una visita medica, un'analisi delle capacità, della professione e delle attitudini, e ognuno veniva assegnato al corpo di appartenenza, con partenza immediata per il reparto. Solo coloro che erano in possesso di patente ven-

CAPITOLO 4

nero rispediti, per il momento, a casa. Pochi giorni, niente di più, perché ai primi di marzo eravamo tutti a Mantova, presso la 6ª compagnia automobilistica.

Organicamente eravamo tutti effettivi al 30º artiglieria. Restammo lì, ad addestrarci, per due o tre mesi, caratterizzati da tre avvenimenti di rilievo.

Il primo, fu una disastrosa inondazione del Mincio.

Il secondo consisté in una epidemia, di natura imprecisata, che ci colpì tutti.

Eravamo ancora alle prese con quella, quando avvenne il terzo episodio. Era saltato il forte di Pietole e tutti fummo mandati, nonostante le condizioni di salute, a tentare di salvare le munizioni.

Fummo presto sul posto: in un'atmosfera da Piedigrotta, le esplosioni si susseguivano, e attorno a noi ricadeva una pioggia continua di schegge e rottami. Io ebbi la malaugurata curiosità di afferrare un frammento ma dovetti immediatamente mollare la presa, con la mano ustionata.

Visto non più possibile ogni tentativo, ci venne ordinato di tornare indietro. Stavamo venendo via al passo quando, senza renderci conto del come e del perché, ci ritrovammo tutti nel fosso adiacente: era stato lo spostamento d'aria provocato da uno scoppio più forte degli altri.

Terminata la cura e riacquistata l'efficienza, giunsero un giorno degli ufficiali a richiedere autisti volontari per i diversi fronti.

Io mi ero creato delle convinzioni ben chiare: se c'era un ordine, bene, lo eseguivo e basta, ma mai forzare il destino, offrendomi volontario, per poi dovermi rimproverare di essermi cercato da solo le mie disgrazie. Poco tempo dopo, trasferimento a Padova, e qui l'ordine arrivò: assegnazione al 40º Autoreparto, 405ª sezione, e subito verso il fronte a Codroipo. Alla guida dei nostri 18BL effettuavamo trasporto di personale. Caricavamo dalle retrovie le truppe che avevano fruito del turno di riposo e le portavamo in trincea, riportando indietro quelle logore da settimane di servizio.

Un giorno, eravamo fermi sulla Bainsizza in attesa del completamento delle operazioni di partenza, quando uno dei miei commilitoni, un certo Gorlero, romano, autista dell'automezzo su cui viaggiava il tenente, rinvenne a terra, tra le pietre, un oggetto insolito, una sorta di petardo.

Cominciò a rigirarlo e a gingillarselo tra le mani quando quello gli scoppiò addosso, straziandolo. Lo caricammo rapidamente sul cassone del mio automezzo il quale, pur essendo del tutto identico agli altri, aveva subito una modifica al pianale, al quale erano state applicate quattro brande; era, in pratica, un abbozzo di ambulanza.

Lasciata la guida al mio collega conduttore (ogni mezzo aveva due autisti), mi posi accanto al ferito reggendolo per tutto il trasporto. Si lamentava, poveretto, ma che potevo fargli? Lo lasciai all'ospedale da campo di Sagrado, ma ogni cura fu inutile: poco dopo spirò.

Il 27 agosto 1917 (non dimenticherò mai questa data) eravamo in servizio sul Carso. Nella zona dei Quattro Venti effettuammo una delle solite soste utili a ricomporre la colonna e controllare i mezzi, quando lo sguardo mi andò verso Udine. Da là, distante 30-35 chilometri, si alzava in cielo una densa colonna di fumo nero. Era saltata la polveriera di Sant'Osvaldo, provocando un gran numero di vittime e danni incalcolabili. I vetri di tutta Udine erano andati in frantumi. La mia casa era stata rasa al suolo e, per le sue abbondanti componenti in legno era stata carbonizzata. Per dare un'idea del calore che si era sprigionato, basterà dire che quando ritrovammo il salvadanaio dove la mia sorellina teneva le sue monetine, queste non c'erano più, ma si erano fuse in un unico blocco di metallo.

Pur nella disgrazia, nessuna vittima in famiglia: mia madre era andata ad attingere acqua, e la mia sorellina, di appena quattro anni, era stata mandata a comprare un sigaro. Tuttavia, ci volle una settimana perché l'intera famiglia riuscisse a ritrovarsi e a ricomporsi.

Il timore di tutti era che potesse saltare anche il deposito dei gas. Per diversi giorni la gente, nel recarsi in posti particolarmente pericolosi, usava un sistema empirico ma efficace: un fazzoletto bagnato premuto su naso e bocca, a mo' di maschera antigas, e una candela accesa in mano. Se questa si fosse spenta, sarebbe stata la prova che lì non c'era più ossigeno, ma gas.

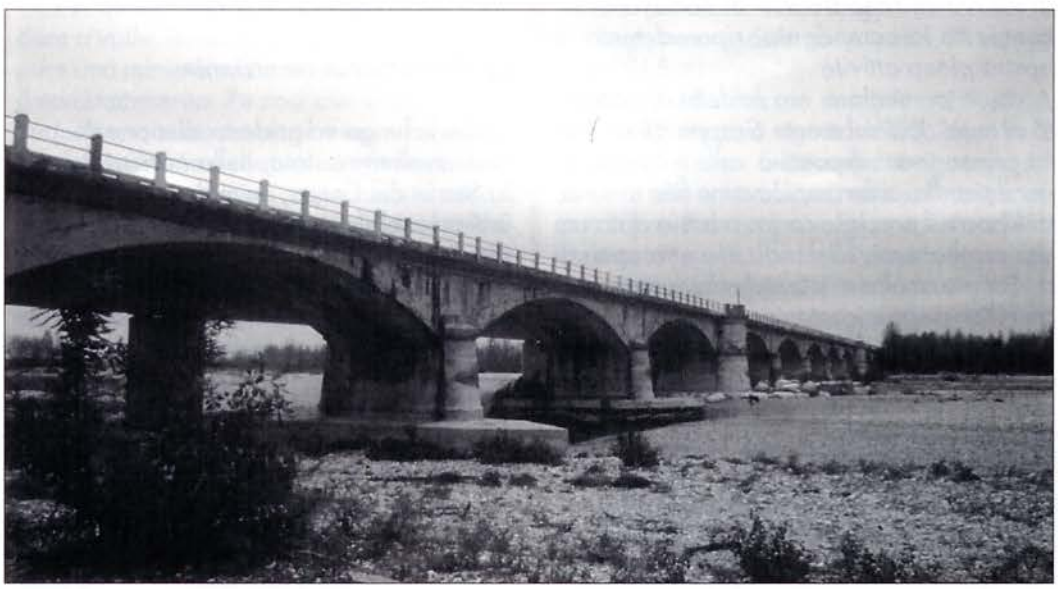
Giunse il 24 ottobre 1917, una data che, nella storia della nostra Patria, è ormai legata al nome di un paese: Caporetto.

Lo sfondamento era già avvenuto, e gli austriaci stavano dilagando.

Con altri autieri, ricevetti l'ordine di recarmi a Rubignacco, ad evacuare munizioni di grosso calibro da un deposito ricavato dentro una vecchia fornace. Il colonnello che dirigeva il deposito piangeva, davanti allo sfacelo che si stava verificando.

Caricammo, e prendemmo verso ponente.

Non ci sono parole per descrivere ciò che avveniva: un mare di gente in una fuga frenetica, che con ogni mezzo possibile cercava di salvare quanto più poteva delle proprie povere cose. Le strade erano intasate oltre ogni dire. Per cercare di accelerare l'andatura della massa, veniva gettato nei campi tutto ciò che, per la sua lentezza, poteva costituire un freno: carriole, carretti a



Il ponte della Delizia, sul Tagliamento, presso Codroipo. Lo Stato Maggiore dell'Esercito lo dichiara abbattuto dagli Austriaci in fuga dopo la battaglia di Vittorio Veneto. Gli ultimi autieri viventi testimoniano che il ponte venne invece fatto saltare proprio dagli Italiani, durante la ritirata di Caporetto (foto SME - Ufficio Storico).

Lo stesso ponte della Delizia, ricostruito dopo la fine della guerra; oggi è anch'esso in disuso, sostituito da quello, recentissimo, che gli corre a fianco (foto V. Capodarca).

mano... Ogni tanto, un cavallo morto. Si vedevano soldati che, per sfamarsi, con le baionette tagliavano strisce di carne dai cadaveri di quelle bestie, e le mangiavano dopo una sommaria arrostita. Un flagello, un vero flagello biblico.

Attraversammo il Tagliamento sul Ponte della Delizia, presso Codroipo, un ponte in legno che poco dopo sarebbe stato fatto saltare, per rallentare la marcia del nemico.

Giunti a Sacile, venimmo fermati da un gruppo di «autorità» diverse: civili, ufficiali, carabinieri.

Scaricate le munizioni di grosso calibro, al loro posto vennero caricate cassette di munizioni per armi leggere (mitragliatrici, fucili) certo più utili ad un tentativo di difesa e di resistenza. Portammo tutto a Maniago, scaricammo e tornammo indietro.

Ben diverso era il carico, al ritorno. Ogni autocarro era un grappolo umano: non solo il cassone, ma ogni posto possibile era stato occupato da soldati, da civili, ma soprattutto da mamme con i bambini; chi viaggiava sul cofano motore, chi steso sul parafango, chi rannicchiato sulle pedane, chi aggrappato alle sponde. Il buio era totale e, quando giungemmo a Sacile, si verificò un episodio curioso. Causa il buio pesto, le donne non riuscivano più a trovare, nel mucchio, i propri bambini, tanto che per tranquillizzarsi sulla loro sorte, decisero di fare una conta: ogni donna dichiarò il numero dei propri figli, che risultò essere complessivamente di diciotto. Radunati tutti i bambini, vennero contati, ed erano appunto diciotto. Meno male! come numero, almeno, c'erano; quanto poi a riprendersi ognuna i suoi, ci si sarebbe pensato con l'arrivo del giorno.

Ripresa la fuga varcammo il Piave che, per le continue piogge di quei giorni, era gonfio e limaccioso; le onde sfilavano a raso delle arcate del ponte.

CAPITOLO 4

Non c'era ancora nessuna difesa in atto sul fiume. Si stavano anzi svolgendo accese discussioni tra le nostre autorità militari e quelle degli alleati francesi e inglesi.

Costoro proponevano una nuova difesa, addirittura, sul Mincio. Fu solo il Re, irremovibile, a imporre la sua volontà: il nemico andava fermato, a tutti i costi, sul Piave.

Fu veramente un grande Re, Vittorio Emanuele III, durante la guerra.

Era sempre al fronte, sempre in mezzo alle truppe, vestito come un soldato, a dormire sotto tenda come i fanti; e veramente appropriato fu il nome di «Re soldato» che gli venne attribuito. (Questo, indipendentemente da ogni giudizio che la storia può dare sul comportamento del personaggio in epoca successiva).

Passato il Piave, sullo slancio, arrivammo e ci fermammo a Modena. Cominciò la fase di riorganizzazione. Fummo radunati di nuovo al Foro Boario di Padova e, ricomposta la compagnia, riprendemmo la nostra piena attività.

Io, in particolare, ero addetto al trasporto di munizioni sul monte Grappa. Si caricava presso i vari depositi a valle e quindi, su per il pendio, ci arrampicavamo fino in cima, a deporre il prezioso carico a breve distanza dai combattenti. La strada era una sorta di mulattiera, molto stretta, tale da non permettere il passaggio contemporaneo di due veicoli nei due sensi. Per consentire l'incrocio tra i mezzi che scendevano e quelli che salivano c'erano, ad intervalli, degli slarghi sui quali, chi arrivava prima attendeva l'arrivo del convoglio opposto. Al termine di ogni viaggio, un breve riposo, e via, in continua rotazione.

Non ci dava grossi pensieri l'artiglieria nemica: eccettuati infatti pochi tratti scoperti, tutto il tragitto si snodava al riparo delle loro granate.

Per un certo tempo effettuai trasporti di munizioni anche sull'altopiano di Asiago, e qui ebbi un giorno un incidente curioso: mentre ero intento alla guida, scorsi una ruota prendere la fuga davanti al mio automezzo.

Non avevo fatto ancora in tempo a realizzare che si trattava di una mia ruota, che mi trovai col muso del mezzo piantato a terra.

Portavamo munizioni in vetta al Grappa, dicevo, ma giunse anche il giorno in cui dovemmo invece caricare i cannoni e portarli già a valle. Fu un momento terribile, quella settimana di giugno del '18, con la battaglia del Solstizio; stava infatti per verificarsi una nuova Caporetto. Qualche collega autista mi raccontò che, mentre col suo autocarro trasportava soldati già in fuga, dalle parti di Treviso, questi sparavano direttamente dalla sponda posteriore del cassone, per frenare il nemico che, superato il Piave, stava dilagando dal nostro lato.

Sappiamo poi come sarebbe andata a finire: la fortuna, e le acque turbinose del fiume, vennero in aiuto al valore dei nostri soldati per risolvere la drammatica situazione.

La vittoria, e l'armistizio, mi colsero a San Pietro in Gu, ma la loro data non coincise con quella del mio congedo, che arrivò ben due anni dopo.

Nei mesi immediatamente successivi alla guerra, i nostri 18 BL continuarono ad andare avanti e indietro, dalle parti di Abbazia, a trasportare i reticolati che dovevano segnare la nuova linea di confine.

Terminata questa incombenza, restava in sospeso la faccenda di D'Annunzio, che non voleva saperne di andarsene da Fiume.

In ragione di questa faccenda, venni trattenuto fino al novembre 1920. Solo allora (mi trovavo a Palmanova), potei tornare alla vita borghese».

Le «Portatrici di munizioni»

Se la lunga ed arida trattazione dei processi evolutivi è stata, nella narrazione della Storia del Corpo, un male necessario ma indispensabile; se l'esposizione del suo ordinamento nelle varie epoche è stato argomento pesante di lettura, ci sia consentito inserire, con le prossime brevi pagine, una nota esaltante, ma gentile e insieme dai toni molto umani.

Quanti sanno che non tutti coloro che sono stati insigniti del titolo di Cavaliere di Vittorio Veneto sono stati soldati? Quanti sanno, anche, che non tutte le caserme del nostro Paese sono intitolate ad uomini? Lo stesso estensore di questo testo lo ignorava fino a poco tempo fa. A chi dovesse obiettare che, quanto andremo ad esporre, non ha nulla a che vedere con la storia del Corpo Automobilistico, si replicherà che l'argomento è perfettamente in tema, in quanto esso integra e completa, in seno alle vicende connesse alla Prima Guerra Mondiale, l'attività dei nostri antichi ragazzi al volante. Questi infatti trasportavano i loro pericolosissimi carichi di munizioni fino ai reparti più avanzati e lì scaricavano. Ma di lì in poi? qual era l'anello mancante, quello che legava l'ultimo metro percorso dall'autiere, alla mano del servente che afferrava il proiettile, e lo introduceva nella culatta del cannone? Abbiamo parlato dei carri a traino animale, ma anche questi avevano i loro limiti legati all'ampiezza e pendenza delle mulattiere. C'erano i muli, ma insufficienti per tutto il fronte.

Lassù, tra i monti della Carnia, ancora oltre il punto in cui il Tagliamento raddoppia la sua portata con il contributo del Fel-

la, tra le valli incassate dei torrenti montani suoi affluenti, la popolazione di paesini come Zuglio, Arta, Sutrio, Paluzza... tutti lambiti dalle limpide acque del But, non appena scoppiato il conflitto, era ormai ridotta alle sole donne, ai bambini, e agli anziani. Tutta la migliore gioventù, tutte le braccia valide al lavoro erano su, in cima alle montagne, a fronteggiare un nemico fatto di giovani del tutto simili ai nostri e che la triste logica della guerra aveva costretto a lasciare le loro valli, i loro paesini, la loro gente, proprio come i nostri. Questi giovani restavano su per settimane e mesi, senza mai scendere. Per assolvere al loro compito avevano bisogno di tutto: del cibo che qualcuno doveva pur recare loro; di cambiarsi ogni tanto la biancheria, dopo lunghi giorni di trincea; ma soprattutto avevano bisogno di munizioni per fermare e respingere il nemico.

Per queste necessità non potevano scendere a valle, in modo da non distrarre neppure una minima parte di forze preziose per il combattimento. Fu così che si offrirono... le donne, quelle stesse giovani e forti donne della Carnia sulle cui spalle, alla partenza dei loro uomini, era ricaduto tutto il peso e la cura della famiglia, e dei bambini soprattutto. Giovanissime, e meno giovani, ogni giorno scalavano quei monti, da valle a cima, per scendere la stessa sera, e ripetere la strada il giorno dopo. Così, per due anni, fino a che la tragica ritirata di Caporetto costrinse i soldati italiani a lasciare quelle cime e con esse il loro paese e le famiglie.

Ne abbiamo rintracciate un paio ancora in vita, di queste portatrici, ed è stata veramente per noi una sensazione toccante sentire queste «ragazze» ultranovantenni, o quasi centenarie, rievocare e riportare in vita quei giorni così lontani.

La prima di esse è Lucia Ortis, nata a Paluzza il 6 agosto del 1903, e ancora lì vivente; quando la intervistiamo ha superato i 90 anni. Una figurina minuta, ma piena di brio, una mente vivace ed una lingua molto agile che alterna il dialetto friulano quando parla ai suoi familiari, e un correttissimo italiano quando si rivolge a noi. Ci mostra la cartella nella quale il Comando militare che l'aveva assunta, il «Cantiere 1º Genio 328 compagnia Comando 9º» (così c'è scritto), registrava tutti i suoi servizi, e conteggiava le sue spettanze, 4 lire al giorno.

Leggiamo: «data di entrata: 1º settembre 1915.»

Un rapido calcolo mentale: «1º settembre 1915 meno 6 agosto 1903, uguale 12 anni e 25 giorni. Gettiamo uno sguardo sulle cime che incombono, alte sul nostro capo, sopra Paluzza; rivolgiamo un'occhiata indagatrice al fisico della nonnina, poi ancora alle montagne e di nuovo a nonna Lucia; cerchiamo di immaginarla a 12 anni, e riusciamo solo con un grande sforzo di fantasia a raffigurarci uno scricciolo ar-

Dintorni di Timau, paesino della Carnia. Da qui le portatrici di munizioni prelevavano il loro carico, per poi avventurarsi per gli scoscesi sentieri fino alle trincee (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

rampicarsi su quelle cime, con sulle spalle una cesta più pesante di lei. Eppure andò proprio così, i documenti lo attestano, e nonna Lucia ci racconta come andarono le cose.

«C'era un grande bisogno per tutti; gli uomini erano al fronte, e quando l'Esercito ci propose quel lavoro, fummo ben felici di accettare, sia per aiutare i nostri ragazzi lassù, sia per portare qualche soldo a casa.

Io ero davvero troppo giovane per essere assunta, e mi presero solo quando mio zio sottoscrisse l'impegno, accollandosi ogni responsabilità nel caso mi fosse accaduto qualcosa.

Le trincee, con i nostri ragazzi dentro, si stendevano tutto attorno, sul Pal Piccolo, Pal Grande, Frei Cofel, Passo Promozio e Monte Terzo.

In quel tempo io abitavo a Naunina, una frazione qui vicino, sempre in comune di Paluzza. Tutte le mattine mi recavo, con la squadra delle portatrici, a Timau, dove c'era un deposito di munizioni. Non usavamo le solite gerle da montagna. Avevano costruito un particolare attrezzo, un'intelaiatura di legno con cinque fori verticali, dentro ognuno dei quali alloggiava un proiettile. Una volta sapevo anche come si chiamavano questi proiettili, ma ora l'ho dimenticato. Saranno stati lunghi così, un 25-30 centimetri, e con diametro molto grosso, più di dieci centimetri, forse. Tra proiettili e contenitore, saranno stati una trentina di chili.

Riempito il contenitore, ce lo caricavamo dietro la schiena, con delle cinghie che ci avvolgevano sopra le spalle passando sotto le ascelle, e si affrontava la salita. Il percorso era in genere sui 9 chilometri, su per una mulattiera che era stata tracciata dagli stessi soldati; solo che, di muli, dalle nostre parti, non ce n'erano. In alcuni punti, il nostro stesso continuo passaggio aveva formato piccole scorciatoie, sentieri ripidi di mezzo metro di larghezza con i quali tagliavamo qualche tornante. Tutto il percorso richiedeva circa quattro ore, per salire, un po' meno per scendere. Normalmente, facevamo un viaggio al giorno, ma nei giorni in cui si sparava di più si rendevano necessari anche due viaggi nella stessa giornata.

Si arrivava fino alla trincea, dove poggiavamo a terra il nostro carico.

A volte si arrivava su mentre era in corso il bombardamento d'artiglieria austriaco; in questi casi, c'erano degli appositi rifugi a poca distanza dalle linee, dove andavamo a trovar riparo, in attesa che la buriana passasse. I soldati, anche durante il bombardamento, restavano invece in trincea, perché quello era il loro dovere.

Qualche volta però avveniva che il cannoneggiamento iniziasse proprio quando eravamo sulle linee, a scaricare il nostro fardello. In questi casi non restava altro che gettarci a capofitto anche noi dentro la trincea, a ripararci insieme ai soldati. Fu in una simile circostanza che al Malpasso morì Maria Plozner. Aveva 32 anni, era sposata e aveva quattro figli. Appena scaricato, aveva fatto due passi in avanti, verso la trincea, quando venne colpita in pieno da una scheggia. Alla sua memoria venne intitolata una caserma proprio a Paluzza, che porta ancora il suo nome.

Ma se pure siamo passate alla storia col nome di «portatrici di munizioni» non erano solo questi gli oggetti che noi recavamo su. Qualche altra volta sulle nostre spalle c'erano gerle piene di viveri, oppure di biancheria, che noi stesse ritiravamo e riportavamo su pulita. Altre volte ci toccava trasformarci anche in portaferiti. In due, una davanti e una dietro, portavamo a valle la barella col ferito sopra, per la stessa strada per la quale avevamo portato su le munizioni. Le difficoltà s'ingigantivano d'inverno, quando tutti i sentieri venivano coperti da una spessa coltre di neve. Allora toccava fasciarsi le gambe, come facevano i soldati, imbottirsi ben bene e andar su; ma erano gli stessi soldati che ci facilitavano il compito, spalando la neve quel tanto che bastava per camminarci senza sprofondare.»

Tentiamo di buttar lì una domanda, un po' scherzosa, un po' maliziosa: – Non capitava mai che tra voi ragazze e i soldati nascesse qualcosa di tenero?

«Macché – ribadisce pronta nonna Lucia – *lì c'era da sparare, altro che storie! non c'era mica il tempo di chiacchierare! Non capitava nemmeno di dividere qualche volta il rancio con i soldati; ne avevano tanto bisogno loro...*

Il mio lavoro con l'Esercito non fu sempre di portatrice. Gli ultimi mesi li passai, sempre alle dipendenze del Genio, a costruire e sistemare strade.

Quando ci fu la ritirata di Caporetto i nostri soldati dovettero lasciare le montagne e fuggire, per fermarsi al Piave; ma fuggirono anche molti civili. Specialmente chi aveva dei parenti in bassa Italia andò presso di loro, ritornando solo dopo la fine della guerra. Noi, invece, restammo qui ad aspettare».

Alla testimonianza di nonna Lucia, aggiunge alcuni particolari Anna Maria Pittino, anche lei di Paluzza, nata il 24 dicembre del 1895; al momento dell'intervista le manca un mese per compiere 98 anni.

Non è in buona salute, la signorina Anna Maria (non si è mai sposata, e vive insieme a due sorelle, rispettivamente di 87 e 82 anni). È costretta in carrozzina, ha difficoltà

a parlare, ma quando ci riesce, si intravede una mente ancora molto attenta, ed anche una notevole predisposizione alla battuta.

«La morte è come una porta – commenta l'anziana donna – *oggi siamo di qua, e quando Lui ci chiama, noi l'attraversiamo, ed entriamo nell'altra stanza.*

Io ho fatto la portatrice, ma per la Guardia di Finanza, che combatteva anch'essa come i soldati. Ci davano 5 lire al giorno (la Finanza perciò pagava meglio dell'Esercito, visto che la signora Lucia ne prendeva 4) *e ci pagavano ogni sera, al termine del lavoro. Portavo qualche volta munizioni, è vero, ma il più delle volte erano viveri: non era mai roba cucinata, mai pasta, mai carne; più che altro erano pane, vino, rare volte frutta; portavo poi biancheria: negli ultimi mesi addirittura con una collega misi su una lavanderia apposta per i soldati.*

Mi capitarono anche diverse disavventure. Una volta, per il maltempo, mi ero smarrita e non riuscivo a trovare la strada per tornare a casa. Per buona sorte, incontrai un soldato che seppe indirizzarrmi. Qualche volta, approfittando della compagnia di soldati che facevano la nostra stessa strada, ci aiutavamo facendoci trainare, attaccandoci ad essi come dei vagoni dietro una locomotiva.

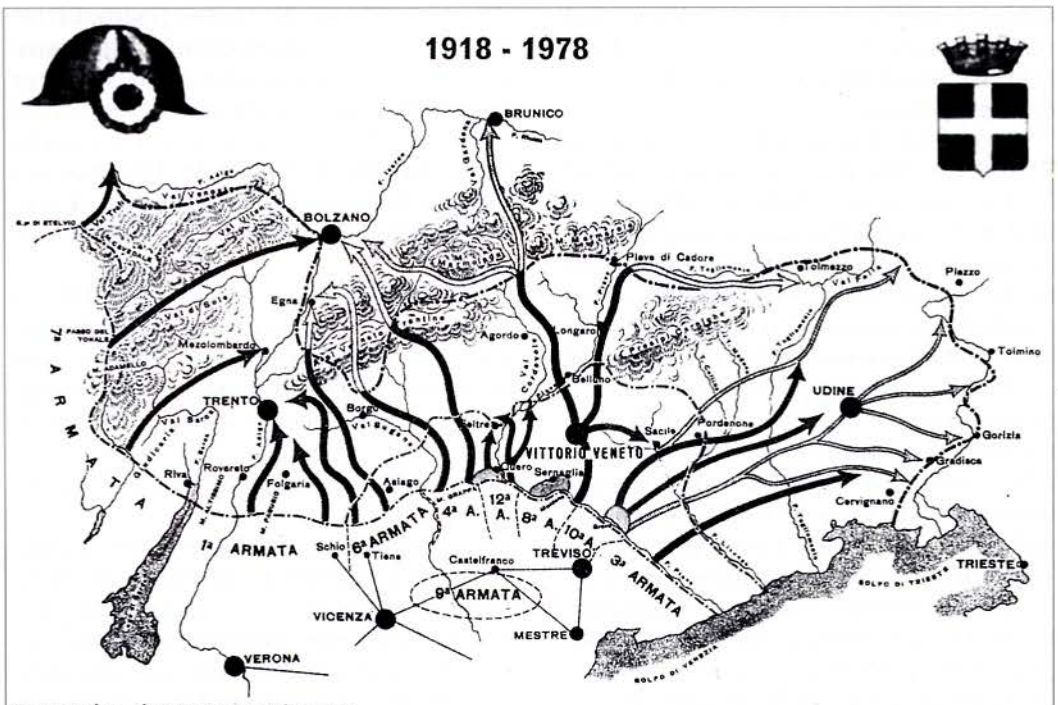
Qualche volta le cannonate austriache arrivavano fin quaggiù in paese. Si sentiva dapprima un fischio prolungato, che annunciava la granata; non sapendo però dove sarebbe caduta, non restava che pregare, e correre a nasconderci in cantina, sperando che andasse a finire lontano.

Venne poi Caporetto, i nostri soldati se ne andarono, e arrivarono i nemici. Un giorno passò presso casa nostra un soldato austriaco. Aveva una gran barba. Vista la nostra sorellina più piccola, di appena 5 anni, le chiese un bacio. Poiché quella si schermiva, facendo la scontrosa, egli si mise una mano in tasca e dicendo «Se mi dai un bacio, ti do questo», ne tirò fuori un fischietto. Vinta la ritrosia, la bambina gli appoggiò un bacio sulla guancia, o meglio sulla barba. La rimproverammo, prendendola in giro ancora per tanto tempo: «Guarda qua, questa, che si è venduta per un ciuffolotto!»

Le portatrici furono di gran sostegno dopo la ritirata di Caporetto. Quando tutto sembrava ormai andare a rotoli, esse, che si erano costituite in un corpo di ausiliarie, avanzarono la proposta di dare anche a loro un fucile, per contribuire alla difesa della Patria.

La richiesta non venne accolta, ma il fatto ebbe un forte e positivo impatto sul morale dei nostri combattenti che anche da questo riacquistarono nuovo coraggio e fiducia nella vittoria.

Quando, nel 1968, i combattenti della Grande Guerra vennero insigniti del titolo di «Cavaliere di Vittorio Veneto» con assegno vitalizio, qualcuno propose che la cosa venisse estesa anche alle portatrici. La proposta divenne legge dello Stato e, dal 1973, entrambe le nostre veterane, tanto la Lucia che la Anna Maria, percepiscono l'assegno e, benché donne, si fregiano, con piena ragione, del titolo di «Cavaliere».



Battaglia di Vittorio Veneto
24 Ottobre - 4 Novembre 1918

CAPITOLO 5

DAL 1919 AL 1939

La differenza fondamentale che corre tra la fiaba e la storia non sta, come si potrebbe facilmente affermare, nel fatto che la prima è inventata e la seconda è vera, che l'una è un parto della fantasia mentre l'altra è un freddo resoconto della realtà. No, la caratteristica che più le allontana è un'altra: la prima finisce sempre, la seconda mai. La fiaba termina spesso con le classiche parole «e vissero tutti felici e contenti». La storia, questo, non può farlo. Nessuna conclusione, per quanto lieta, potrà mai consentire di scrivere la parola «fine» in fondo all'ultima pagina.

Se questo fosse nelle umane facoltà, quanti avrebbero voluto, specie negli ultimi tempi, fermare una vicenda su quello che sarebbe apparso come il suo epilogo naturale?

Per la Germania, ad esempio, quale pagina sarebbe stata più adatta, di quella che racconta la caduta del muro di Berlino? o per la Romania, il giorno della caduta di Ceausescu? o per gran parte del mondo, il giorno del ritiro degli iracheni dal Kuwait? o quello della firma della pace tra Israele e i Palestinesi?

Invece, son sempre da temere i momenti di gioia, quelli nei quali il futuro sembra spalancarsi verso momenti di felicità sempre più grandi. La storia non possiede le sei fatidiche parole finali, ed ogni «fine» non è altro che il «c'era una volta» di un nuovo inizio.

Quanti Italiani avrebbero voluto che il sipario scendesse, con un lungo applauso, su quel famoso 4 novembre 1918 quando, dopo 41 mesi di lutti, di sangue, di pianto, sembrava aprirsi per tutti un sereno futuro di benessere? Invece, anche quel giorno, non sarebbe stato altro che il ripetersi di un eterno e ciclico «sabato nel villaggio», in attesa di una festa che avrebbe portato l'angoscia per l'arrivo di un nuovo lunedì.

Passata l'euforia della vittoria, venne il momento di guardarsi attorno, per scoprire solo paesaggi devastati e un'economia ridotta sul lastrico. Non c'era famiglia che non piangesse un morto, o su cui non gravasse un ferito o un invalido da accudire.

La delusione più grande venne però riservata agli stessi combattenti quando, al ritorno dal fronte, in luogo degli attesi trionfi, trovarono ostilità e quasi disprezzo da parte di quegli stessi strati sociali dove abbondavano i renitenti e i disertori, quasi che, oltre ad aver combattuto quella guerra per senso di dovere verso il Paese, essi l'avessero anche voluta. Difficile da digerire, per essi, la visione di disertori che si presentavano candidati a cariche pubbliche.

Si aggiunga un'opinione pubblica inviperita per il trattamento di degnazione e sufficienza usato dagli alleati nei confronti dell'Italia al tavolo dei vincitori, quasi essa fosse un vincitore di serie B.

Le attese, insomma, erano andate deluse.

Dietro tutto questo subbuglio di sentimenti e ideologie opposte, e tra le esplosioni di attentati anarchici, nacquero, negli anni immediatamente successivi al conflitto, i più significativi movimenti e partiti politici di questo secolo. Elenchiamo alcune tra le date più emblematiche:

18 gennaio 1919: don Luigi Sturzo fondava il Partito Popolare, che sarebbe poi divenuto Democrazia Cristiana.

21 gennaio 1921: con la scissione del gruppo ordinovista dal Partito Socialista, nasceva il Partito Comunista.

9 novembre 1921: dopo la costituzione, avvenuta oltre due anni prima, dei «Fasci di Combattimento», prendeva vita il Partito Nazionale Fascista.

9 ottobre 1922: veniva fondato a Bologna il Partito Liberale Italiano.

28-30 ottobre 1922: con la «Marcia su Roma» i Fascisti conquistavano il potere.

Aveva inizio l'«Era Fascista»; da questo momento, e per oltre un ventennio, ogni indicazione di data avrebbe riportato, accanto all'anno canonico dalla nascita di Cristo in numeri arabi, anche quello relativo all'inizio di questa era, in numeri romani.

Sul fronte internazionale, intanto, si affacciava in Germania l'inquietante figura di Hitler; in Russia, nel gennaio del 1924, moriva Lenin, padre della Rivoluzione d'Ottobre e, dopo varie e travagliate vicissitudini, gli succedeva Josif Stalin.

Nello stesso anno a giugno, in Italia, il regime fascista subì un terribile scossone, e fu sul punto di crollare, per la tragica vicenda del delitto Matteotti. Gli oppositori non seppero approfittare dell'ondata emotiva e Mussolini riuscì a conservare il potere, non solo, ma prese lo spunto per avviarsi, appena due anni dopo, alla dittatura.

In una panoramica sulle vicende mondiali al di fuori della storia e della politica troviamo, sempre nel 1926, la morte del mito del cinema Rodolfo Valentino.

Nel campo delle conquiste della scienza e della tecnica, il 1927 è segnato dalla prima trasvolata atlantica di Charles Lindberg.

L'italiano Raimondo Nobile, dopo esser riuscito nel 1926 nella sua trasvolata del Polo Nord sotto bandiera norvegese, fallirà nel 1928 quella sotto bandiera italiana: il naufragio del dirigibile «Italia» sui ghiacci, le lunghe ricerche, una tenda rossa in attesa per settimane sulla banchisa polare, il salvataggio, ma anche la morte di 8 membri dell'equipaggio, riempirono le cronache dell'epoca.

Nello stesso tempo finivano sulla sedia elettrica, in America, gli anarchici Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti, la cui memoria avrebbe dovuto attendere 50 anni esatti, prima di venir riabilitata dal governatore del Massachusetts.

L'11 febbraio 1929 si chiudeva l'annoso problema innescato nel 1870 al momento della «Breccia di Porta Pia» quando i bersaglieri di Lamarmora, conquistando Roma, strappavano al papa un potere temporale che veniva fatto risalire al tempo dell'Imperatore Costantino: con la firma dei Patti Lateranensi veniva riconosciuta al Pontefice la sovranità sullo Stato del Vaticano.

Lo stesso anno 1929 restava famoso, nella storia della finanza, per il crollo della borsa di Wall Street, che ancor oggi viene preso a paragone, ogni volta che il mercato internazionale attraversa momenti di turbolenza.

Nell'estate del 1933, l'Italia fascista riscuoteva grande prestigio internazionale con la trasvolata dell'Atlantico da parte di tre squadriglie di otto aerei ciascuna, comandate dal generale Italo Balbo. Un'impresa che suscitò l'orgoglio nazionale, e in particolare quello dei milioni di emigrati, anche se non mancò chi, da essa, trasse tristi presagi per una nuova tragedia di portata mondiale. Nello stesso tempo la Germania, con l'ascesa al potere di Hitler, veniva come avviluppata dalla croce uncinata.

Anche il mondo dello sport contribuiva a portare prestigio al regime fascista: era sempre l'anno 1933, 29 giugno, quando il gigante friulano Primo Carnera conquistava, per la prima e unica volta per il pugilato italiano, il titolo di campione mondiale dei pesi massimi e diventava per tutti un eroe nazionale.

Ancor più eclatanti successi mieteva l'Italia nel calcio: tra gli osannah della stampa di regime, gli atleti azzurri conquistavano nel 1934 il campionato del mondo a Roma, alla presenza di Mussolini, successo che verrà bissato nel 1938 a Parigi; tra i due prestigiosi successi si inseriva, nel 1936, la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Berlino. I nomi dei calciatori di quelle tre formazioni sarebbero entrati nella leggenda del calcio.

Il 3 ottobre del 1935 l'Italia, senza il preventivo assenso delle principali potenze europee, attaccò l'Etiopia rivendicando il proprio diritto a «un posto al sole». La reazione della Società delle Nazioni non si fece attendere, e contro l'Italia vennero decise drastiche sanzioni economiche. Queste, anziché fiaccare lo spirito degli Italiani, ne risvegliarono l'orgoglio nazionale, facendoli stringere ancor più attorno al partito

CAPITOLO 5

fascista, per la realizzazione dell'autarchia, vale a dire dell'autosufficienza. All'appello del Duce, le spose, a cominciare dalla stessa regina Elena, offrirono alla Patria le loro fedi nuziali.

Il 9 maggio del 1936 ebbe termine la guerra contro l'Etiopia e, a dimostrazione del principio che, «chi vince ha sempre ragione», il 15 luglio successivo le sanzioni internazionali contro il nostro Paese vennero revocate.

Erano passati appena due giorni, quando in Spagna alcune guarnigioni militari insorsero, dando inizio alla sanguinosa guerra civile. A dar manforte ai contendenti (i nazionalisti del generale Franco da un lato e i repubblicani dall'altro) intervennero le più forti nazioni europee (Italia e Germania con i primi, Francia e Inghilterra con i secondi) contribuendo a rendere più aspra e sanguinosa la contesa, che si sarebbe conclusa con la presa del potere da parte dei nazionalisti, il 1º aprile del 1939.

Nello stesso anno 1936, il 10 dicembre, una nota color rosa commosse il mondo: il re d'Inghilterra, Edoardo VIII, aveva appena comunicato la sua abdicazione al trono per amore di Wally Simpson, che l'etichetta di corte non gli avrebbe permesso di sposare essendo una divorziata. Venne considerato uno dei più grandi amori del secolo.

Nel 1937 morì Gramsci, uno dei fondatori del Partito Comunista, e uno dei più eminenti personaggi perseguitati per la loro opposizione al regime fascista.

In Russia intanto Stalin, lontano dagli occhi del mondo, massacrava milioni di oppositori.

23 agosto 1919, la guerra è finita, non c'è più l'insidia del nemico pronto a colpire. Un automezzo guada lo Judrio, passando senza timore da quelli che erano territori austriaci a quelli italiani (foto S. Parodi).

Smobilitazione e nuovi ordinamenti dell'Esercito

Per condurre in porto il conflitto mondiale, la Nazione aveva compiuto miracoli, adeguando la produzione alle esigenze belliche nonostante la mancanza di materie prime, la carenza di combustibili, le difficoltà di approvvigionamento. Ma il conflitto era costato all'Italia oltre quattrocento miliardi di lire in oro, aveva influenzato i cambi e inciso negativamente sulla bilancia dei pagamenti; la produzione agricola era entrata in crisi; i morti erano stati 680 mila, i feriti più di un milione di cui oltre 650 mila mutilati; il morale del Paese non era alto, nonostante l'euforia della vittoria.

Occorreva passare, ora, da un'economia di guerra a una di pace, riducendo le spese, riconvertendo le fabbriche, riconducendo l'organismo militare alle normali dimensioni del tempo di pace, restituendo alla vita civile i soldati: centinaia di migliaia di uomini per i quali sarebbe stato problematico riprendere un'attività in un Paese in crisi economica e sociale. Nel dicembre 1918 iniziarono le operazioni di smobilitazione dell'Esercito.

È comprensibile come il desiderio e le aspettative comuni a tutti i combattenti si condensassero in una sola espressione: la guerra è finita, abbiamo vinto, tutti a casa!

Ce n'era invece, di lavoro da fare, per rimettere ordine su un territorio devastato da quasi tre anni e mezzo di guerra, e forse nessun Corpo, come quello degli automobilisti, era indispensabile all'attuazione di tutte le operazioni necessarie. Per citare, tra queste, le più impellenti: la ricostruzione e il riattamento di strade, ferrovie, fab-

bricati, argini di fiumi, impianti elettrici; la raccolta e lo sgombero dell'enorme quantità di materiale bellico di ogni genere, dalle munizioni, ai proiettili inesplosi dai quali era necessario bonificare il territorio, ai reticolati, alle bocche da fuoco sia italiane che preda bellica; la necessità di provvedere ai bisogni delle unità militari che, anche se in pace, dovevano pur sempre vivere e operare; la ripresa delle operazioni per l'occupazione dell'interno della Libia, interrotte con l'inizio della Guerra Mondiale.

Per le più immediate esigenze, venne impiegato l'11º Autoparco di Padova, rinforzato dal 20º Autoparco di Riserva di Modena.

C'era, contemporaneamente, l'esigenza di definire quali reparti lasciare in vita, e con quali mezzi.

Man mano che i lavori di riattamento andavano avanti, varie unità automobilistiche venivano sciolte. A otto mesi dalla fine del conflitto esse risultavano dimezzate, per quanto riguarda il personale (1430 ufficiali contro i 3000 del 4 novembre 1918, 64 mila militari di truppa contro 115 mila).

Con la soppressione dell'Intendenza Generale nel febbraio del 1919, la Sezione Automobilistica era passata alle dirette dipendenze del Comando Supremo.

Con il 1º luglio dello stesso anno, il Deposito Centrale Automobilistico cessava di essere mobilitato e passava alle dipendenze dirette dell'Ufficio Automobilistico del Ministero della Guerra.

Parallelamente alla smobilitazione, si poneva il problema dell'ordinamento di pace da adottare; occorreva trovare un assetto militare valido, nonostante la crisi post-bellica in atto; ma nella precaria situazione contingente, ogni provvedimento adottato peccava di provvisorietà e rispondeva soltanto ad esigenze occasionali.

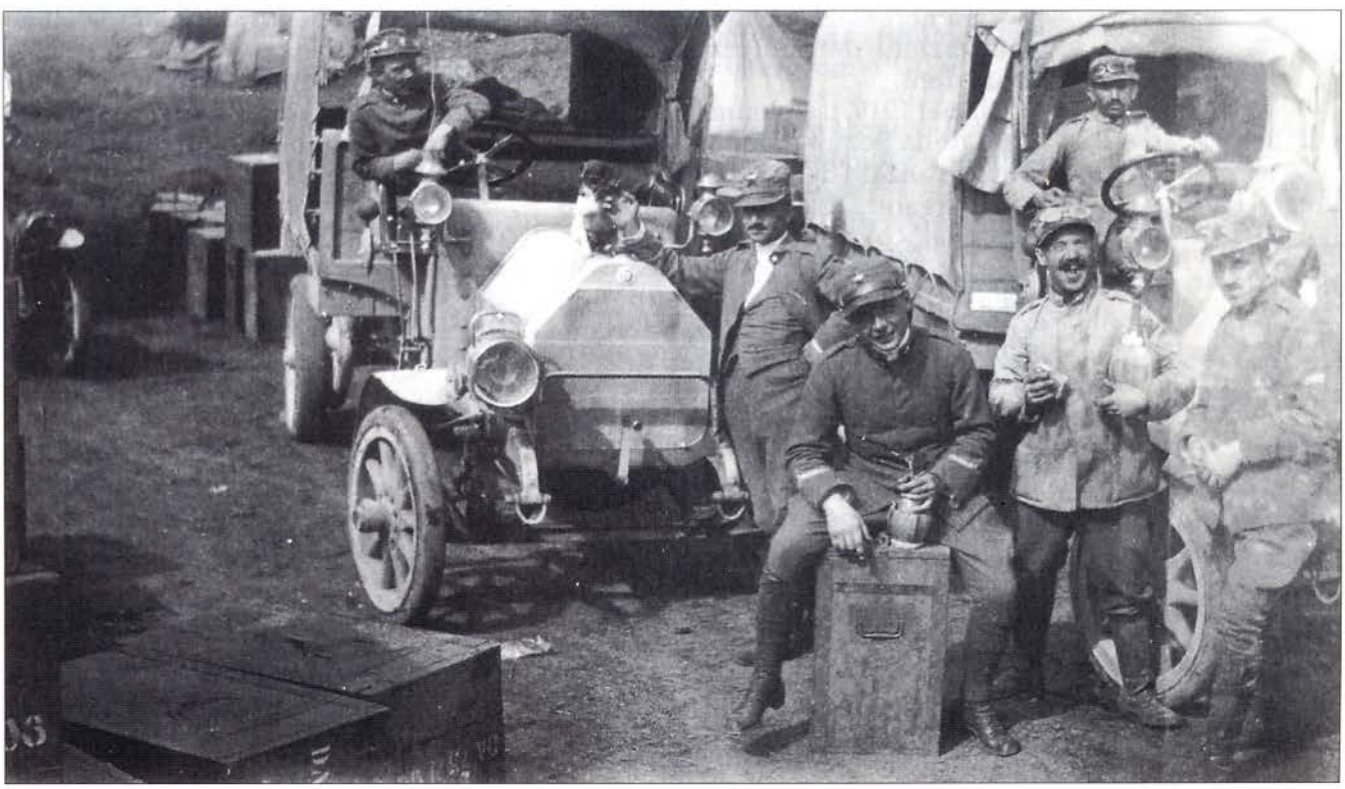
Un primo decreto ordinativo, varato il 21 dicembre 1919 dal Ministro della Guerra, Gen. Albricci, fu sostituito dopo appena cinque mesi dal decreto Bonomi che riduceva drasticamente i Quadri e le Unità.

Anche questo ordinamento fu sensibilmente modificato da un terzo che venne emanato nel gennaio del 1923, allorché Ministro della Guerra era il Gen. Armando Diaz. Da qui, fino alla Seconda Guerra Mondiale, i mutamenti furono continui, sempre nella ricerca della soluzione ottimale.

Il contributo sostanziale fornito nelle operazioni di guerra dall'automobilismo militare durante il primo conflitto mondiale è noto. Nella storia delle battaglie sono rimasti famosi, come elemento determinante, alcuni autotrasporti di massa come quello effettuato in Francia sulla «Voie sacrée» dal 22 febbraio al 4 marzo del 1916 che salvò Verdun facendo confluire sul posto 22 battaglioni e 20 mila tonnellate di muni-

DAL 1919 AL 1939

4 settembre 1919. È già trascorso quasi un anno dalla fine della guerra, ma gli automobilisti sono ancora in servizio, partecipando attivamente all'opera di ricostruzione del Paese. L'immagine è ripresa a Bristof: tra un viaggio e l'altro, si consuma uno spuntino e si scatta una foto ricordo, che finirà sulle pagine di questo libro (foto S. Parodi).



zioni, o quello già ricordato svoltosi sul fronte tridentino nel maggio dello stesso anno, con il rapido accorrere sugli Altipiani di oltre 15 mila uomini trasportati da mille autocarri, che consentì di bloccare l'offensiva austriaca. Ed ancora all'attività degli autocarri unitamente a quella delle trattrici fu dovuta gran parte della capacità di resistenza sul Piave delle truppe italiane nel novembre del 1917, nonché l'azione sul Montello e la possibilità di fronteggiare le infiltrazioni austriache nel giugno 1918. Per non parlare dello storico appello del Capo di Governo francese, Georges Clémenceau al Presidente Wilson all'inizio del 1918, affinché si adoperasse per non far mancare la benzina «necessaria quanto il sangue nelle prossime battaglie». A guerra finita, da un così elevato contributo alla vittoria, dato dall'automobilismo militare italiano, derivò principalmente, per l'Esercito:

– lo sviluppo della meccanizzazione e della motorizzazione in funzione oltre che della dottrina logistica anche di quella tattica e strategica;

– l'istituzione graduale di un ordinamento automobilistico che desse autonomia e incremento al settore.

In conformità a questi concetti, si procedette alla costituzione graduale di una nuova organizzazione, che tenesse conto di due principi fondamentali:

– il Servizio Automobilistico doveva essere diretto da un unico ente centrale;

– era necessaria un'appropriata organizzazione dei rifornimenti e delle riparazioni.

Già nel 1919, il Colonnello Pugnani, Capo della Sezione Automobilistica, aveva avanzato delle proposte concrete sull'organizzazione del Servizio Automobilistico in tempo di pace.

Secondo queste proposte, doveva essere istituita la «Direzione Superiore Servizi Automobilistici», come organo direttivo centrale con compiti di:

– organizzazione e controllo del servizio secondo le direttive generali del Ministero della Guerra;

– predisposizioni dei rifornimenti di materiali automobilistici;

– impiego del personale ufficiali;

– emanazione di direttive per l'approvvigionamento, dall'estero o dall'interno del Paese, degli autoveicoli e delle materie di consumo.

Si sarebbe inoltre dovuta istituire una «Direzione Centrale Automobilistica Militare», per provvedere ai rifornimenti (mediante l'effettuazione di contratti con ditte private, immagazzinamento dei materiali acquistati e loro distribuzione ai vari enti, secondo le esigenze) e alle riparazioni (avvalendosi di stabilimenti militari con il concorso delle officine private).

Le proposte del colonnello Pugnani prevedevano l'istituzione inoltre, quale organo esecutivo dei trasporti, di un Comando di reggimento con funzioni ispettive, su cinque autoraggruppamenti con funzione di centri di mobilitazione.

Ciascun autoraggruppamento avrebbe dovuto articolarsi su tre autoreparti per servizi generali e un autoreparto per traini d'artiglieria.

In complesso, per cinque autoraggruppamenti, sarebbero stati necessari 330 Ufficiali e 12.250 uomini di truppa, ed i seguenti materiali: 485 autovetture, 2.875 autocarri, 375 autoambulanze, 150 trattrici, 450 rimorchi, 890 motocicli.

Il primo ordinamento, in pace, del settore automobilistico

Già guerra durante, il Comando Supremo aveva disposto lo scioglimento della Sezione Tecnica Automobilistica e del Deposito Centrale Automobilistico mentre, con decreto del 7 luglio 1918, aveva costituito la «Sezione Automobilistica» che riuniva in sé tutti i compiti dei disciolti organi, incluse le mansioni un tempo affidate alla Sezione Tappe.

In tal modo tutte le attività di carattere automobilistico militare venivano accentrate, sotto l'aspetto direttivo, in un unico ente.

Al termine del conflitto, il processo di rinnovamento, subìto un tempo d'arresto a causa del primo confuso periodo post-bellico che soffocò gran parte delle energie vitali della Nazione, riprese il proprio cammino, alternando fervore di opere a periodi di rallentamento.

Il 15 settembre 1919, la Sezione Automobilistica venne sciolta e le sue attribuzioni passarono all'Ufficio Automobilistico del Ministero della Guerra.

La stasi ordinativa e tecnica, venne interrotta dal decreto n. 2149 del 21 novembre 1919 con il quale si sanciva il nuovo ordinamento dell'Esercito e che preannunciava la costituzione di unità automobilistiche di pace. Peraltro, nel-

lo stesso anno veniva costituita, in Bologna, la «Direzione Centrale Automobilistica» con tre distaccamenti a Milano, Piacenza e Roma, e due officine con sede rispettivamente in Bologna e Piacenza.

Il 20 aprile 1920, furono costituite quelle unità automobilistiche preannunciate dal nuovo ordinamento dell'Esercito. Si trattò di dieci centri automobilistici, uno per ciascun corpo di armata. Questi resero inutili le sei compagnie automobilistiche di artiglieria esistenti fin dal 1911 che, pertanto, vennero sciolte.

I compiti della «Direzione Centrale Automobilistica» di Bologna erano però così vasti da non poter essere disimpegnati da quell'unico ente. Vennero allora istituiti, nello stesso anno 1920, due «Ispettorati del Servizio Automobilistico», uno a Padova e l'altro a Roma, per sovraintendere all'addestramento del personale e all'utilizzazione dei materiali. Ciò in attesa che venisse approvata (ma non lo fu mai) la proposta che ciascuno dei dieci centri automobilistici costituiti gestisse, per proprio conto, uomini e materiali.

Gli ufficiali assegnati ai centri automobilistici e alla Direzione Centrale, provenivano dalle varie armi e non sempre avevano il bagaglio tecnico necessario per far fronte alle problematiche e alle difficoltà d'impiego degli automezzi. Questo spinse il Ministero della Guerra ad istituire, nel 1920, corsi speciali informativi automobilistici, che si svolsero a Roma con la partecipazione di ufficiali di ogni grado.

Pur con qualche miglioramento nel settore, il problema non poteva considerarsi risolto.

Pertanto, il 1º luglio 1921, venne istituito, in Torino, un «Corso Superiore Automobilistico» per maggiori, capitani e tenenti, da destinare a mansioni di istruttore e di direttore di officina, presso i centri automobilistici e presso le unità dell'Esercito, ed a speciali incarichi di natura tecnica.

Il corso avrebbe dovuto essere replicato ogni anno, con inizio il 1º novembre, con una durata di 5 mesi e la partecipazione di 25 ufficiali. La sua fisionomia era prettamente tecnica.

La direzione del 1º corso fu affidata al colonnello Pugnani che, con la collaborazione del T.Col. di artiglieria Scarfiotti, dei maggiori del genio Savoia e Carnelutti, dei capitani di artiglieria Girola e Cristiani, nonché di altri ufficiali di stanza a Torino, organizzò l'insegnamento in modo esemplare, ottenendo risultati veramente efficaci per la formazione di quadri specializzati all'altezza dei compiti loro affidati.

Nel 1922, con inattesa e improvvida disposizione del Ministero della guerra, il corso non venne replicato.

Ordinamento Diaz

Nell'ottobre del 1922 fu nominato Ministro della Guerra il maresciallo Diaz, il quale finalmente dispose il riordinamento dell'Esercito su basi realistiche, che tenessero conto della recente esperienza bellica e degli sviluppi della dottrina militare in armonia col progredire del settore tecnico-logistico.

Per quanto concerne l'organizzazione dell'automobilismo, venne creato il «Servizio Trasporti Militari». La struttura del nuovo servizio prevedeva 270 ufficiali delle varie armi, che dovevano aver già prestato servizio nella specialità automobilistica per almeno 4 anni.

Il Servizio Trasporti comprendeva 10 «Raggruppamenti Trasporti», cioè uno per ogni corpo d'armata, e l'«Officina Costruzioni Automobilistiche», con sede a Bologna; questa, istituita per trasformazione della Direzione Centrale Automobilistica, ne manteneva strutture e compiti.

Il 1º ottobre 1923 venne costituito in Torino, a completamento del «Servizio Trasporti Militari», un «Ufficio Tecnico Superiore Automobilistico», alle dipendenze dell'«Ufficio Automobilistico» del Ministero della Guerra, con compiti di:

– coordinamento tecnico-amministrativo dei mezzi automobilistici in dotazione alle varie unità;

– svolgimento di attività ispettiva sull'impiego degli automezzi;

– consulenza tecnica nei confronti di tutte le unità dell'Esercito in materia di rifornimenti, contratti di acquisto, e distribuzione di materiale automobilistico;

– emanazione di direttive per lo svolgimento dei corsi di istruzione automobilistica;

– consulenza circa il reclutamento, l'equipaggiamento e l'addestramento del personale automobilistico;

– espressione di parere sull'assegnazione dei comandanti di raggruppamento trasporti;

– proposizione al ministero, di tutte quelle disposizioni ritenute utili per il

proficuo svolgimento di studi ed esperienze nel settore;

– svolgimento di corsi superiori automobilistici;

– osservazione degli sviluppi industriali del Paese nel settore automobilistico ai fini di una loro proficua utilizzazione da parte dell'Esercito in caso di guerra.

Con la costituzione dell'Ufficio Tecnico Superiore Automobilistico (U.T.S.A.) si era venuto a realizzare, in pace, quanto avvenuto con la Sezione Automobilistica in tempo di guerra, cioè l'accentramento presso un unico organo centrale, di tutte le problematiche inerenti il materiale e la dottrina addestrativa del personale del settore. Diversamente, si sarebbero venuti a creare tanti automobilismi quanti erano gli enti d'impiego (genio, artiglieria, servizi generali, servizi fotoelettrici, ecc.). Le stesse finalità unitarie addestrative aveva la ripresa, nel 1923, dei corsi superiori automobilistici, cui vennero affiancati speciali corsi informativi per ufficiali generali e ufficiali superiori aventi incarico attinente con l'automobilismo, o comandanti di unità dotate di reparti automobilistici.

Alle dipendenze dell'Ufficio Tecnico Superiore Automobilistico venne posta l'Officina Costruzioni Automobilistiche di Bologna che nel luglio 1924 assunse la denominazione di O.A.R.E. (Officina Automobilistica Regio Esercito).

Il 25 maggio 1925 rappresenta la data di nascita della «Festa del Corpo»: la circolare 277 del Giornale Militare stabiliva che i raggruppamenti trasporti, nel quadro degli anniversari di fatti d'armi, commemorassero il 22 maggio, ricorrenza della Battaglia degli Altipiani del 1916.

Istituzione del «Servizio Automobilistico Militare»

L'11 marzo 1926, l'ordinamento «Cavallero» sopprimeva il «Servizio Trasporti Militari» e lo sostituiva con il «Servizio Automobilistico Militare». La sua articolazione ordinativa fu la seguente:

Organi Direttivi

– «Direzione Generale Artiglieria e Automobilismo», con il compito di curare l'approvvigionamento, la distribuzione e la riparazione del materiale automobilistico, l'impiego del personale, e l'effettuazione di studi nel settore;

– «Ispettorato Tecnico Automobilistico» (con sede a Torino), dipendente dalla stessa Direzione Generale Artiglieria e Automobilismo (esso sostituiva il preesistente Ufficio Tecnico Superiore Automobilistico) con compiti di collaudo dei mezzi acquistati, vigilanza sulle officine, consulenza tecnica sugli approvvigionamenti.

Organi Esecutivi

– 12 centri automobilistici (1 per corpo d'armata), portati a 13 nel 1927, con compiti addestrativi e di mobilitazione, costituiti da un Comando, un deposito e un gruppo o compagnia automobilistica;

– 1 Officina Automobilistica Regio Esercito (O.A.R.E.) a Bologna, che provvedeva alle grandi riparazioni di tutti gli automezzi militari sia direttamente, sia mediante contratti con officine civili;

– 1 Ufficio Studi ed Esperienze, con sede a Torino, direttamente dipendente dall'Ispettorato Tecnico Automobilistico e comprendente un «laboratorio sperimentale» e un «autodrappello esperienze».

L'organico degli ufficiali del servizio automobilistico venne fissato in: 1 generale, 5 colonnelli, 12 tenenti colonnelli, 30 maggiori, 95 capitani, 65 subalterni.

L'ordinamento del 1926, con l'istituzione del Servizio Automobilistico Militare, dava certamente maggior spazio e autonomia al settore e costituiva un grosso passo avanti verso la costituzione del Corpo Automobilistico.

Costituzione dell'«Ispettorato del Materiale Automobilistico»

Nel 1930, su iniziativa del generale Gazzera, prima Sottosegretario, poi Ministro della Guerra, venne soppresso l'Ispettorato Tecnico Automobilistico di Torino e venne costituito, in sua vece, l'«Ispettorato del Materiale Automobilistico», presso il Ministero della Guerra, mentre la Direzione Generale di Artiglieria e Automobilismo venne trasformata in «Direzione Generale di Artiglieria».

L'Ispettorato del Materiale Automobilistico assommò in sé le funzioni tecnico-amministrative automobilistiche per tutto l'Esercito, raccogliendo quelli che erano stati i compiti, nello

specifico settore, della Direzione Generale di Artiglieria e Automobilismo e dell'Ispettorato Tecnico Automobilistico. In particolare, l'Ispettorato si occupò dell'emanazione di direttive circa l'approvvigionamento, la distribuzione, la riparazione dei materiali automobilistici, della scelta e del collaudo degli stessi materiali in acquisto, della consulenza tecnica per la loro gestione e il loro impiego.

Istituzione del «Servizio Tecnico Automobilistico»

Si era nel 1930 e lo sviluppo del settore automobilistico andava divenendo sempre più corposo; l'intento del Ministero della Guerra era quello di adeguare, a questo sviluppo, le norme, le direttive, e il personale tecnico. La materia, così vasta e complessa, era tale da richiedere una minuziosa regolamentazione e personale in possesso di una cultura scientifica adeguata che comprendesse nozioni di meccanica, di chimica, di tecnologia, per essere in grado di valutare, scegliere, decidere.

Ufficiali validi in questo senso avevano prestato servizio presso l'Ispettorato Tecnico di Torino e ancora ve n'erano presso l'O.A.R.E. di Bologna. Si trattava di elementi delle varie armi che, temporaneamente assegnati ad unità automobilistiche, avevano affinato le proprie capacità tecniche, sia per l'impegno profuso in un'attività verso la quale si sentivano naturalmente inclini, sia per l'esperienza che avevano man mano acquisito nel settore.

Ormai però questi ufficiali, per esigenze di carriera, sarebbero dovuti rientrare nelle armi di appartenenza e il loro posto negli incarichi tecnici motoristici sarebbe toccato ad altro personale che avrebbe dovuto ricominciare a sua volta il tirocinio nel settore. Si presentava così l'esigenza improrogabile di fornire all'Esercito ufficiali tecnicamente preparati che potessero mantenere stabilmente gli incarichi automobilistici e fossero così in condizione di organizzare e gestire la motorizzazione militare in caso di conflitto.

Il 7 aprile 1930, Ministro della Guerra il generale Gazzera, con legge n. 458, venne dunque istituito, per portare a soluzione il problema, il «Servizio Tecnico Automobilistico»; esso comprendeva:

– l'Ispettorato del Materiale Automobilistico;

– l'Ufficio Autonomo per gli Approvvigionamenti Automobilistici (U.A.A.A.R.E.) di Torino;

– l'O.A.R.E. di Bologna.

Al Servizio vennero assegnati 37 ufficiali delle varie armi e corpi dell'Esercito, scelti fra quanti fossero in possesso di specifici requisiti relativi all'arma di appartenenza, corsi frequentati, titolo di studio, esperienze maturate in unità automobilistiche.

L'Ispettorato del Materiale Automobilistico ebbe dipendenza amministrativa dalla Direzione Generale di Artiglieria. Esso impartiva le direttive tecniche e sovraintendeva all'adozione, da parte dell'Esercito, di autoveicoli, anche di nuova produzione, su parere tecnico del «Centro Studi ed Esperienze», ente costituito a Roma nel 1931, in sostituzione dell'Ufficio Studi ed Esperienze di Torino.

Il Generale Ispettore assommava in sé anche la carica di Capo del Servizio Tecnico Automobilistico.

L'U.A.A.A.R.E. provvedeva agli approvvigionamenti degli autoveicoli e mezzi speciali e da combattimento, e all'acquisto di tutto il materiale (ricambi, attrezzature, materie di consumo) necessario per il mantenimento del parco automobilistico dell'Esercito.

L'O.A.R.E., oltre ai compiti relativi alle riparazioni assunti con l'ordinamento del 1926, curava i corsi finalizzati all'addestramento del personale operaio.

A questo punto della sua storia, il «Servizio Automobilistico Militare» risultava quindi così costituito:

– Servizio Tecnico Automobilistico;

– 13 centri automobilistici.

Competizioni automobilistiche sportivo-militari

I nuovi organi automobilistici, oltre a curare lo sviluppo e l'impiego nel settore, nell'intento di migliorare sotto il profilo addestrativo e dello spirito di corpo il personale, promossero la partecipazione di ufficiali, sottufficiali e truppa dei reparti automobilistici a gare motoristiche.

Già nel 1923, un equipaggio militare composto dal tenente colonnello Mario Scarfiotti e dal capitano Enrico Girola, su autocarro Fiat 15 ter, partecipò, vincendo addirittura la competizione, alla Coppa Internazionale delle Alpi, unica importante gara automobilistica organizzata in quel tempo in Italia. Il

CAPITOLO 5

successo fu certamente determinante per l'istituzione, negli anni successivi, di gare di regolarità per autoveicoli militari quali la Coppa e la Targa Militare delle Alpi. Queste competizioni ebbero svolgimento regolare con ampia ed entusiastica partecipazione, fino al 1930. Furono raggiunti risultati tecnici di alto valore e ne scaturirono indicazioni oltremodo efficaci per il perfezionamento di organi del motore e del telaio degli automezzi. Oltre a ciò, le competizioni cementarono lo spirito di corpo del personale, per il raggiungimento di traguardi sempre più ambiti.

Il motto araldico degli automobilisti

«Fervent Rotae - Fervent Animi», questo il motto araldico concesso al Servizio Automobilistico Militare con circolare n. 247 GM in data 20 maggio 1932, confermato dalle Regie Lettere Patenti datate 13 luglio 1933.

Il motto è attribuito alla genialità di Gabriele d'Annunzio. In esso è splendidamente sintetizzato il girare vorticoso delle ruote, spinte dall'incessante ritmo dei motori quasi sospinti dall'eroismo dei conduttori.

Vi è nella frase, quasi onomatopeica, la sensazione della potenza, della velocità, dell'alternarsi dei pistoni, del muoversi delle bielle, del girare dei volani, della corsa rapida delle ruote e nello stesso tempo vi è evidenziata la necessità che l'animo dell'uomo, del conduttore, si trasfonda nella macchina, nella materia, per renderla vitale, per donarle carica spirituale e quindi energia, capacità di movimento.

Il motto degli automobilisti indica quindi la perfetta unione della materia e dello spirito, simboleggiando l'essenza dell'automobilismo militare.

Costituzione del Corpo Automobilistico

L'anno 1935 fu, sotto il profilo ordinativo, una pietra miliare per l'automobilismo militare. Il 31 ottobre, con Regio Decreto n. 2233, la denominazione di «Servizio Automobilistico Militare» era stata sostituita con quella di «Automobilismo militare».

Il 27 dicembre 1935, con Decreto Legge n. 2171 fu istituito il «Corpo Au-

I pili antistanti il porto di Trieste, eretti nel 1932 a ricordo degli autieri caduti nel corso della Grande Guerra (foto V. Capodarca).

tomobilistico». Il provvedimento, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 1935 n. 304, sanciva che gli ufficiali delle Armi di Fanteria, Cavalleria, Artiglieria e Genio, immessi nel Corpo Automobilistico, costituivano vacanza nel rispettivo ruolo dell'Arma di provenienza, non potendovi rientrare in alcun caso.

Il Corpo comprendeva ufficiali del ruolo comando e del ruolo mobilitazione. I due ruoli vennero costituiti secondo un piano di posti da coprire a partire dal 1935 fino al 1937. La situazione finale, al 31 dicembre 1937, sarebbe stata la seguente:

– posti nel ruolo comando: 7 colonnelli, 15 tenenti colonnelli, 34 maggiori, 120 capitani, 145 subalterni;

– posti nel ruolo mobilitazione: 10 tenenti colonnelli, 16 maggiori, 38 capitani.

L'innovazione maggiore portata dall'istituzione del Corpo fu quella di assicurare un carattere di continuità alla permanenza degli ufficiali nel Servizio Trasporti. Fino a quella data infatti, gli ufficiali delle varie armi in forza ad unità ed enti automobilistici, prestavano servizio nella specialità per un certo numero di anni (normalmente quattro) rientrando poi nell'arma di provenienza.

Questa forzata «rotazione» non consentiva che gli ufficiali acquisissero il bagaglio tecnico e, soprattutto, l'esperienza necessaria per un rendimento ottimale.

DAL 1919 AL 1939

Con la costituzione del Corpo Automobilistico venne ovviato all'inconveniente, immettendovi a domanda, con criterio di stabilità, ufficiali appassionati e competenti del settore che avrebbero potuto svolgervi tutta la carriera, con giusto vantaggio morale e materiale sia per se stessi che per l'istituzione.

Il Corpo venne posto, per l'impiego, alle dipendenze dell'Ispettorato del Materiale Automobilistico, mentre l'ordinamento dei rimanenti organi non subì cambiamenti.

Primo Capo del Corpo Automobilistico fu il generale di Brigata Mario Nasi.

Il 18 marzo 1936, con circolare n. 233 del Giornale Militare vennero stabiliti, quali distintivi del Corpo, il fregio e il bavero della giubba (mostreggiatura). Il fregio per copricapo e controspalline fu costituito da una ruota raggiata e dentata con ali aperte sull'asse oriz-

Sfilata di automezzi a Verona nel 1934 (foto A.N.A.I. Prato)

Ancora un'immagine della sfilata di Verona del 1934 (foto A.N.A.I. Prato)

zontale, sormontato da fiamma verticale; in basso, nodo di Savoia tra due coppie di saette; al centro della ruota, numero arabo, indicativo del Centro, su disco nero.

Le dimensioni stabilite per il fregio del copricapo furono: altezza mm. 72, larghezza mm. 92, mentre il fregio per controspalline doveva essere di 32 mm. di altezza per 40 di larghezza.

Il bavero della giubba fu previsto di colore azzurro con fiamma a due punte di panno nero.

L'istituzione del Corpo Automobilistico appare il risultato naturale degli sviluppi imposti all'arte militare dalla nuova realtà: l'autoveicolo.

Gli ordinamenti susseguitisi dalla fine della Prima Guerra Mondiale, avevano progressivamente incrementato i trasporti automobilistici, motorizzando il più possibile le unità.

Le manovre annuali erano state il positivo banco di prova per l'impiego della motorizzazione militare. Ottima prova avevano fornito gli automezzi durante le manovre divisionali del 1929 in Alta Val Varaita e così pure quelle del 1930 nel territorio di Idria e del 1931 nella zona di Faenza. Alle grandi manovre del 1932, che si erano svolte in Umbria, si ricollegano le prime esperienze pratiche di impiego dei primi tipi di autocarro «dovunque», adatti per la marcia fuori strada. Tali prove sperimentali erano state successivamente sviluppate su più vasta scala nelle esercitazioni svoltesi nelle Langhe (1933) e sull'Appennino Toscano (1934).

Nell'occasione, avevano avuto luogo le prove sperimentali delle prime autofficine mobili di corpo d'armata, organizzate per il trasporto delle macchine e attrezzature necessarie per le piccole e medie riparazioni. Si trattava di officine installate su autoveicoli Ceirano 50 e omologate poi con la denominazione di «autofficine mod. 35».

Nelle grandi manovre del 1935, infine, venne fatto il primo esperimento d'impiego di una grande unità completamente motorizzata: la Divisione «Trento».

In questo quadro, la costituzione del Corpo Automobilistico venne a valorizzare al massimo l'inserimento dell'attività dei trasporti in quella ope-

rativa, inserimento necessario per rendere sempre più concreti i criteri di autonomia e di decentramento, oltre che i principi basilari di mobilità e di flessibilità.

Evoluzione organica nel periodo 1936-1940

La situazione politica in Europa, già fluida per l'opposizione formale della Società delle Nazioni alla campagna italiana in Etiopia e per il prolungarsi della guerra civile in Spagna, si andava ulteriormente aggravando a causa dell'occupazione militare, da parte della Germania, della Renania demilitarizzata.

Il carattere di immediatezza, impresso alla costruzione della linea di fortificazioni Sigfrido, in contrapposizione alla linea Maginot della Francia, non lasciava poi alcun dubbio sulle intenzioni tedesche.

Il 1936 è anche l'anno del patto dell'asse Roma-Berlino, premessa per l'uscita dell'Italia dalla Società delle Nazioni, che in effetti si realizzò nel 1938.

Nello stesso anno la Germania annetté l'Austria. L'eventualità dello scoppio di una seconda guerra mondiale diveniva sempre meno remota e, sulla partecipazione ad essa dell'Italia, il discorso pronunciato alla Camera il 30 novembre 1938 dal Capo del Governo italiano, non lasciava adito a dubbi. In esso, infatti, venivano rivendicati all'Italia alcuni territori che, benché avessero caratteristiche mediterranee, si trovavano allora, contro «ogni diritto naturale», nella sfera di influenza inglese o francese.

In questo quadro, il Ministero della Guerra doveva avviare le molteplici attività connesse con la preparazione della guerra ormai ipotizzate.

In campo ordinativo, relativamente al Corpo Automobilistico, con Regio Decreto dell'8 luglio 1936 venne mutato «l'Ispettorato del Materiale Automobilistico» in «Ispettorato della Motorizzazione» con il compito di occuparsi di tutte le questioni inerenti non al solo settore automobilistico ma anche a quello più generale della motorizzazione.

I suoi compiti erano inerenti sia alla funzione logistica sia alla branca tecnica e amministrativa.

Esso però ebbe vita breve; infatti, nel 1939, con circolare n. 120850 del 4 dicembre, il Ministro della Guerra emanò un nuovo ordinamento della propria amministrazione centrale, in base al quale venne soppresso l'Ispettorato della Motorizzazione e fu sostituito con la «Direzione Generale della Motorizzazione» e la «Direzione Superiore del Servizio Automobilistico» inquadrata nell'«Ispettorato Superiore dei Servizi Tecnici», costituiti con la medesima circolare.

Nel 1940, la Direzione Superiore del Servizio Automobilistico comprendeva:

– 18 centri automobilistici;
– 15 uffici automobilistici di corpo d'armata;
– 6 autoraggruppamenti;
– 124 autoreparti;
– 50 autodrappelli;
– 463 autosezioni.

Altri enti del Servizio Motorizzazione erano:

– direzioni trasporti e tappe di armata;
– parchi automobilistici d'armata, corpi d'armata e divisioni;
– depositi materiali auto;
– depositi carburanti.

La Direzione Generale della Motorizzazione comprendeva:

– Ufficio Autonomo Approvvigionamenti Esercito;
– Officina Automobilistica Esercito;
– Centro Studi Motorizzazione;
– Deposito Centrale Automobilistico;
– 2 Magazzini Rifornimento Materiali Auto per Sicilia e Sardegna.

Mantenimento e occupazione della Libia

Alla fine della guerra mondiale, si riaccese l'interesse italiano alle vicende libiche che erano state quasi dimenticate. Venne perciò ripreso il programma che prevedeva l'occupazione dell'interno del territorio.

È opportuno, pertanto, ricollegarsi al punto in cui avevamo lasciato i protagonisti allo scoppio della Grande Guerra.

La presenza automobilistica in Tripolitania, nel 1914, era rappresentata dal Parco Automobilistico di Tripoli, mentre in Cirenaica operava quello di Bengasi. Da questi due parchi dipendevano distaccamenti e autodrappelli sparsi su tutto il territorio, come a Zuara, Homs, Misurata, Sebha, Sirte, Suluk, Agedabia, Merg.

CAPITOLO 5

Con Regio Decreto nr. 147, il 22 gennaio dello stesso anno era stato costituito il Regio Corpo di truppe coloniali, di cui facevano parte due gruppi automobilistici (su 60 autocarri e 2 autovetture ciascuno) rispettivamente uno per il governatorato della Tripolitania e uno per quello della Cirenaica.

Con la mente, il cuore, e con ogni risorsa umana e finanziaria nazionale rivolti a quanto avveniva sul fronte della Grande Guerra, gli episodi libici venivano, come detto, quasi dimenticati. Alcune classi che avevano portato a termine la conquista non vennero neppure richiamate in patria allo scoppio delle ostilità, ma furono lasciate sul posto a mantenere l'occupazione.

Similmente, alla fine della Guerra Mondiale, soldati di classi più giovani non vennero congedati, ma furono inviati sul suolo africano, a dare il cambio a chi era lì da quasi sette anni.

Tra questi c'erano anche gli autieri che, ormai assuefatti ai pericoli delle strade alpine, sotto il tiro dei cannoni

Autoparco di Tripoli, in una immagine del 1919 (foto Domenico Springolo).

Altra immagine dello stesso autoparco di Tripoli (foto D. Springolo).

austriaci, una volta giunti in Africa ben poco venivano soccorsi dalla lunga esperienza accumulata. Le insidie venivano ora dal deserto, con il suo clima infernale, le soffocanti tempeste di sabbia che mutavano tutto il panorama al loro passaggio, spostando le dune e cancellando le piste, tanto che i comandanti di colonna, nelle puntate verso l'interno del territorio, che potevano durare anche una settimana, dovevano servirsi della bussola per ritrovare l'orientamento.

Spesso le colonne procedevano per poche centinaia di metri, per poi arenarsi in un nuovo insabbiamento, dal quale si usciva solo a forza di badili e di braccia.

I guerriglieri beduini sapevano ben occultarsi nelle vicinanze, pronti ad approfittare dei momenti propizi, quando i veicoli rimanevano immobilizzati. Le stesse macchine divenivano allora dei fortini dentro i quali asserragliarsi per rispondere al nemico, fino a che questo, dissuaso dalle perdite, non desisteva.

Anche i momenti di marcia erano pericolosi in quanto i beduini, in sella ai loro velocissimi cavalli, giungevano in corsa, si affiancavano alle macchine e, con un coraggio al limite della temerarietà, tentavano di colpire il conduttore.

Anche il passaggio attraverso una sperduta oasi poteva risultare pericoloso: fucilieri provetti si annidavano tra i rami delle palme per aprire il fuoco, con mira precisa, non appena la macchina era passata.Le temperature toccavano, a volte, i 50 gradi all'ombra, dove l'unica ombra era quasi sempre quella che ognuno proiettava sul terreno con la propria figura.

Quando una macchina si fermava per un guasto meccanico, tutta la colonna si bloccava, e gli autieri si trasformavano tutti in meccanici per rimettere il veicolo in condizioni di proseguire e giungere a destinazione.

Era d'altronde indispensabile, per ogni autiere, essere anche meccanico: le spedizioni nel deserto potevano durare anche due mesi, e in tutto questo tempo il pericolo di un guasto era sempre dietro l'angolo.

Al termine di queste missioni gli automezzi rientravano in sede e, approfittando del riposo della durata di un mese, si provvedeva alla revisione dei mezzi, alla quale tutti dovevano partecipare, appunto con lo scopo di acquisire padronanza con la meccanica.

Gli anni Venti furono caratterizzati, dal punto di vista operativo, da numerose spedizioni verso l'interno, contro formazioni di «ribelli» sul Gebel Orientale. Gli autieri divisero disagi e pericoli con le truppe combattenti, che erano soprattutto truppe di colore. Innumerevoli, e perciò impossibili da raccontare, tutti gli episodi che li videro coinvolti.

Ripercorriamo, separatamente e sinteticamente, il cammino delle due principali unità automobilistiche presenti sul territorio africano.

DAL 1919 AL 1939

L'*Autogruppo della Cirenaica*, nel 1921, comandante il maggiore Guido Stagno, contava su una forza di 5 ufficiali e 232 tra sottufficiali e truppa; il parco auto disponeva di 247 Fiat 15 ter, più 10 autocarri di tipo eterogeneo e marche diverse, e una motocicletta. I suoi automezzi svolgevano servizi non solo a favore del contingente italiano, ma anche per i vari emiri che di volta in volta ne facevano richiesta.

Il Comando dell'Autogruppo era a Bengasi, ma disponeva di autosezioni ad Apollonia, Derna, Tobruk, e un distaccamento a Merg. I primi anni Venti furono relativamente tranquilli. Il servizio veniva svolto con il dovuto zelo, e ne danno testimonianza gli encomi rivolti all'Autogruppo dal Comandante delle truppe. Più che feriti o morti in combattimenti, si ebbero malati di malattie veneree e un morto di peste bubbonica. Talvolta il personale veniva chiamato a svolgere operazioni di polizia, come avvenne per gli autieri di Porto Bardia (dove si era costituita una sezione nel 1923) impegnati in azioni di anticontrabbando.

Nel 1925 l'Autogruppo aveva ricevuto un notevole incremento. Il personale era passato a 20 ufficiali e 873 tra sottufficiali e truppa; inoltre vi lavoravano 12 civili.

Il parco veicoli vedeva 460 Fiat 15 ter, 35 automezzi di tipo vario, e perfino 4 biciclette. Sia in sede, che presso i distaccamenti (aumentati anch'essi a 6) erano entrati in dotazione due autocarri armati Fiat 3000, 9 autoblindate Lancia, 20 autocarri armati 15 ter. L'autogruppo, che prima era amministrato dal Servizio Genio della Cirenaica, divenne autonomo.

A metà del 1925 cominciò la preparazione per la conquista di Giarabub, con autocolonne giornaliere di 30-40 automezzi per preparare la base di El Scegga. Questi preparativi costituiro-

Autoblindo in Libia, nel 1923 (foto SME - Ufficio Storico).

no un durissimo lavoro per gli autieri: le Fiat 15 ter, che sempre tante esaltanti prestazioni avevano fornito, non erano adatte a quei terreni per la sezione troppo stretta degli pneumatici. Il caldo, il ghibli, il vitto spesso asciutto, la mancanza d'acqua, furono elementi che li misero a dura prova.

Ai primi del 1926 partì la spedizione su Giarabub, cui parteciparono 300 autocarri 15 ter, comandati prima dal capitano Fantoni, e poi dal tenente Alfidi.

Conquistata l'oasi, nessuno si riposò, ma si cominciò subito a lavorare per rifornire il nuovo presidio. Ogni giorno gli autocarri continuarono a fare la spola, per costituire depositi di acqua, di viveri, munizioni e di tutto l'occorrente per la costruzione del nuovo ridotto.

Solo dopo un anno le macchine, ma non gli autieri, cominciarono ad accusare il logorio e presero a cedere, ma ormai la vita e la sicurezza del più lontano presidio della colonia erano stati assicurati.

Nel 1927 il reparto, col nome di Gruppo Automobilistico della Cirenaica, comprendeva 4 autoreparti più formazioni minori e distaccamenti. Aveva una forza di 20 ufficiali e 1641 tra sottufficiali e truppa. Disponeva di 1091 automezzi, dei quali 1019 15 ter.

Nel giugno del 1927 fu preparato un grande ciclo operativo sul Gebel Cirenaico, contro varie formazioni di ribelli.

Una colonna di 88 autocarri dell'Autogruppo della Cirenaica, partita da Bengasi il 1º luglio 1927, operò per tre mesi senza tornare mai alla base, rifornendo i vari gruppi operanti, trasportando battaglioni all'inseguimento, prendendo direttamente parte ai combattimenti.

Verso il 10 luglio, arrivando tempestivamente con acqua a Bir Zeitum, l'autocolonna salvò da sicura morte moltissimi ascari.

Il 28 luglio la stessa colonna partecipò al forzamento dell'Uadi el Kuf, roccaforte dei ribelli; quasi tutti gli autocarri vennero colpiti dalla fucileria nemica.

Il 4 settembre essa portò un battaglione all'inseguimento dei ribelli e all'attacco di Haasa-Abeidat. Gli autieri combatterono a fianco degli ascari, e l'episodio venne debitamente riportato dalla stampa. Solo il 30 settembre, rientrata a Bengasi, l'autocolonna poté sciogliersi.

Nell'ottobre dello stesso 1927, un'al-

tra autocolonna, a disposizione del colonnello Maletti, prese parte alla presa di El Algheila.

Nel valutare l'importanza dell'impegno degli autieri, va tenuto conto del fatto che il territorio libico era totalmente privo di ferrovie, i presidi erano lontanissimi, spesso molte centinaia di chilometri dalla base, e che la loro sopravvivenza era legata al buon esito delle autocolonne; se queste fallivano, non c'era prova d'appello. L'ordine era: partire, giungere a destinazione, ritornare.

Consci della loro responsabilità, gli autieri si erano assuefatti a risolvere anche i problemi più complessi, tanto che perfino la sostituzione di bronzine e di pistoni era divenuta operazione da compiere, con la dotazione di bordo, a cura dello stesso conduttore.

Nel 1931, comandante dell'Autogruppo era il maggiore Tullio Nicolardi, nome che ritroveremo, altrove, in altre imprese.

Tra gli automezzi in dotazione c'erano ora le autovetture Fiat 503 e 509, ma resistevano ancora saldamente sulla breccia i 18 BL e BLR, e le 15 ter, tra cui quelle, attrezzate ad autoblindo e dotate di mitragliatrici, che venivano utilizzate nelle operazioni di rastrellamento e di annientamento delle bande di ribelli.

La resistenza di questi ultimi, che si erano battuti con valore e con un eroismo spinto fino a gesta suicide, era ormai alla fine, anche perché, essendo stati eretti dei reticolati di confine, venivano loro meno gli aiuti dall'Egitto. L'ultimo ribelle venne catturato nel 1932 a Tobruk, dopodiché ebbe inizio un processo di pacificazione e di costruzione di imponenti opere civili.

Nel 1935, l'Autogruppo della Cirenaica assumeva il nome di 2º Centro Automobilistico della Libia orientale, con il Comando e 1º Autoreparto a Bengasi, il 2º a Derna, il 3º a Barce, più autosezioni varie e 4 compagnie autosahariane.

Nel 1938, il suo nome mutava in 2º Autogruppo Libico.

L'*Autogruppo della Tripolitania*, nel 1922, comandante il maggiore Valentino Babini, aveva la sede del Comando a Tripoli, dove erano stanziati i dipendenti 12º Autoparco, 17º Autoreparto e Gruppo Autocoloniali.

Aveva inoltre, distaccamenti ad Homs, Zuara e Azizia, e autodrappelli che, pur insediati nominalmente a Giose, Gialo e Garian, si spostavano in continuazione, a seconda di dove le necessità operative richiedevano il loro intervento. La forza complessiva dell'Autogruppo era di 15 ufficiali e 432 tra sottufficiali e truppa.

Il 1º agosto del 1923, l'Autoparco venne soppresso e passò a far parte dell'Officina Militare della Tripolitania, e in pari data il 17º Autoreparto e il Gruppo Autocoloniali divennero 1º e 2º Autoreparto.

Il 27 ottobre rappresentò una data triste per l'Autogruppo. Un autocarro, condotto dal tenente Toboga, venne assalito dai beduini e incendiato insieme ai due militari sul cassone. Il tenente venne fatto prigioniero insieme al meccanico e portato a Beni Mis. Quando, il 27 dicembre successivo, questo presidio venne conquistato dagli Italiani, il meccanico venne trovato morto, e il tenente in fin di vita, entrambi fucilati dai Libici pochi istanti prima di lasciare la località.

Nel 1924, un'autocolonna di 73 autoveicoli trasportò la colonna Mezzetti per operazioni nella Sirtica. L'ottimo lavoro svolto, fece guadagnare encomi da parte del Governatore ad alcuni conduttori.

Seguirono anni di lavoro ordinario, ma sempre impegnativo. Se vi furono perdite di vite umane, queste furono causate da malattie o da incidenti d'auto (ad esempio: nel 1927, 3 per malattia, 2 per incidenti; nel 1928, 4 per malattia, 1 per incidente).

Le unità automobilistiche operarono, sempre a fianco delle truppe, per la sistemazione della zona orientale e sud orientale.

Per quantificare, in cifre, l'attività dell'Autogruppo, si dirà che, nel corso del 1928 esso trasportò 50.624 quintali di derrate alimentari, e 667.800 litri d'acqua, percorse 11.305.823 km, consumando 3.376.098 litri di benzina e 579.263 kg di olio. Per questa attività, il Comandante dell'Autogruppo, maggiore Francesco Liardi, ricevette un encomio, mentre il Capitano Domenico Paolo Paci venne insignito con la Croce di Cavaliere dell'Ordine Coloniale della Stella d'Italia.

Un compiacimento venne espresso dallo stesso generale Graziani, ed un encomio solenne venne tributato agli autieri Brizzi, Ferruzzi e Desii per aver trasportato truppe, sotto il tiro nemico, durante i combattimenti di Kormet, Hamza e Kaf Metehia.

Nel 1929 la composizione e disloca-

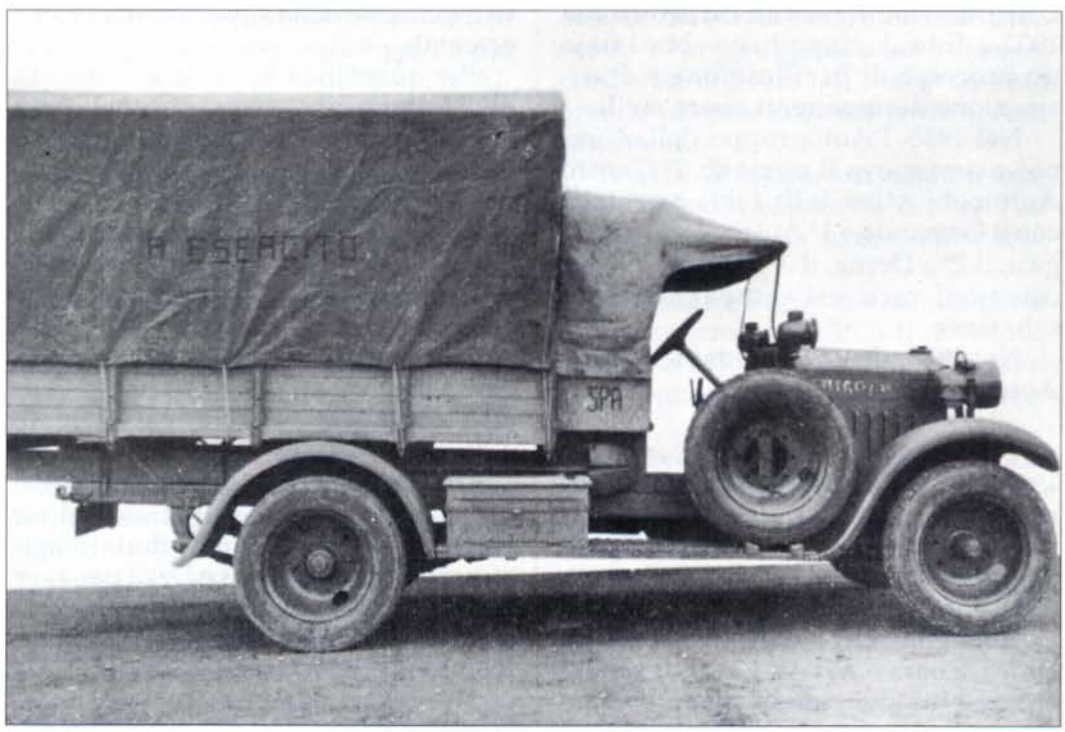
Un momento di sosta, durante la marcia per la conquista dell'Oasi di Kufra. La sabbia, per un istante, conserva l'indicazione del giorno: il vento la cancellerà; la foto la conserverà per sempre (foto SME - Ufficio Storico).

zione dell'Autogruppo, comandante il maggiore Gustavo Siniscalchi, era la seguente: Comando, 1º Autoreparto e Reparto Specialisti e Autovetture a Tripoli, 2º a Buerat, 3º a Garian.

Nel 1930 l'episodio di maggior rilievo cui parteciparono i reparti automobilistici fu l'occupazione dell'oasi di Kufra che meritò al tenente Ferruccio Cocchi e al sergente Mariano Rossi un encomio solenne nel 1931.

Nello stesso anno il capitano Giacomo Panzica venne insignito di Croce di Guerra al v.m. Nel 1932 un curioso inconveniente, purtroppo non infrequente per quelle regioni, determinò un abnorme impiego di tutti i mezzi dell'Autogruppo: venne combattuta un'aspra lotta, ma il nemico era... un'invasione di cavallette.

Nel 1935 l'Autogruppo assunse il nome di Centro Automobilistico della Libia, e nel 1938 quello di 1º Autogruppo Libico.



Gli automezzi cominciano a perdere le caratteristiche di quelli della 1ª G.M. e cominciano ad assumere quelle tipiche della 2ª. Qui, un automezzo «intermedio»: lo Spa 25/C/10 del 1926.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Per quanto gli avvenimenti esposti in questo capitolo non contemplino episodi bellici di rilievo (saranno trattate a parte la guerra italo-etiopica e la guerra civile in Spagna), è tuttavia ugualmente utile riportare anche per essi le testimonianze di alcuni autieri che hanno prestato la loro opera nel periodo preso in esame. Riporteremo perciò i racconti semplici e spiccioli di costoro, senza connessione gli uni con gli altri; essi saranno rapidi «flash» destinati a focalizzare un momento, un luogo, un'attività.

Ivo POMPEI, nato a Monterubbiano il 15 giugno 1907, e residente a Porto San Giorgio (AP); 86 anni compiuti al momento dell'intervista.

Un personaggio veramente interessante, l'anziano ma ben prestante ex autiere Ivo Pompei. Una vita avventurosissima, a lungo legata ai motori in qualità di pilota automobilistico, con una carriera ricca di soddisfazioni, quale quella di permettersi di battere, in una gara, perfino il grande Tazio Nuvolari.

Per quanto possa apparire in contrasto con i dati anagrafici, il primo contatto del nostro personaggio con attività legate alla guerra risalgono al primo conflitto mondiale, durante il quale egli, bambino di nemmeno dieci anni, lavorava presso una fabbrica di munizioni dell'ascolano (a quei tempi non si parlava di sfruttamento minorile).

La sua prima testimonianza di interesse del Corpo Automobilistico risale invece al 1919, quando il nostro aveva appena 12 anni.

Le cronache dell'epoca diedero grande risalto all'episodio che vide il ragazzino vestire i panni dell'eroe. Fotocopie di articoli relativi alla vicenda tappezzano le pareti del suo studio, ma noi lasceremo che sia egli stesso a raccontarcela.

«Era appena finita la guerra, e un tale di Monterubbiano, certo Giovanni Piergallini, che già faceva servizio postale tra Monterubbiano e Pedaso con carretti a cavalli, decise di dare avvio a un servizio di autocorriere in società con mio padre, fondando una ditta ancora oggi in attività e che tutti in provincia conoscono: la ditta Piergallini, appunto.

Il Piergallini dunque, profittando del fatto che l'Esercito, con la fine del conflitto, stava alienando molti automezzi non più necessari, aveva acquistato un'ambulanza Fiat 17/A, l'aveva opportunamente modificata, e l'aveva adibita ad autocorriera. Fatto ciò, iniziammo un servizio lungo le strade di collina che si snodavano dal mare verso l'entroterra: Monterubbiano, Moresco, Lapedona, Marina Palmense, Porto San Giorgio, due volte al giorno.

Normalmente c'era un'autista; io, più giovane, fungevo da bigliettaio. Ciò non toglie che talvolta, quando il titolare stava male, non mi mettessi anch'io alla guida, nonostante i miei 13 anni scarsi.

Un mattino in cui l'autista titolare era impegnato altrove, nonostante le proteste di mio padre dovute alla notoria «imbranataggine» del socio, lo stesso Piergallini volle mettersi alla guida. Ci avviammo con un nebbione fittissimo, da non vedere il proprio naso. La corriera procedeva alla cieca, con i suoi 13 passeggeri quando, alla periferia di Porto San Giorgio, si sentì uno schianto: avevamo sfondato la sbarra del passaggio a livello della ferrovia a un solo binario sulla quale correva il trenino Porto San Giorgio-Amandola (ora soppresso da quasi quarant'anni) e la macchina era andata a finire, di traverso, sui binari.

Lascio immaginare il panico, a bordo. Mantenendo sangue freddo, mi precipitai verso il fondo dell'automezzo, sfondai il vetro del portellone posteriore, e attraverso di esso feci uscire tutti e tredici i passeggeri. Poi mi precipitai verso la cabina di guida, dove il Piergallini, dopo l'urto, era rimasto come inebetito. Non feci in tempo a gridargli: «Ma che aspetti? Scappa!» che avvenne lo schianto: l'ex ambulanza era spazzata via dalla locomotiva; con essa erano state trascinate via le sole due vittime dell'incidente: il povero Piergallini e il casellante che, a causa dell'urto della corriera sulla sbarra (dove egli stava appoggiato) era stato scagliato in mezzo ai binari.

Morto il Piergallini, la famiglia condusse avanti e ingrandì ancor più la ditta. Acquistammo prima un Fiat 18 BL carrozzato Varesina, e poi un 15 ter a giunto cardanico. Erano mezzi che avevano affrontato le pallottole e le cannonate austriache, ma che ora, tornati anch'essi borghesi, aiutavano i loro nuovi padroni a guadagnarsi da vivere.

Al compimento dei vent'anni, partii militare di leva e, con i miei precedenti di mestiere, venni arruolato presso il 6º Centro Autieri di Bologna. Appena 15 giorni di addestramento, il tempo di assimilare i primi rudimenti di vita militare, e venni subito trasferito a un distaccamento dello stesso centro, ad Ancona.

Qui, pur senza alcun grado sulle spalline, mi vennero conferite mansioni e responsabilità di capo officina. Compito della nostra officina era quello di ricevere i furgoni Fiat Ardita nuovi, provenienti dalla Fiat, controllarli, e parcheggiarli su uno spiazzo di proprietà dello Stato, tenendoli a disposizione per distribuirli non appena ci fosse

CAPITOLO 5

giunto l'ordine. C'erano brutte avvisaglie all'orizzonte, legate ai fatti di Fiume, e c'era anzi il sentore che un nuovo conflitto potesse innescarsi da un momento all'altro.

Come capo officina, rispondevo di tutto, e praticamente non avveniva nulla che non passasse direttamente per le mie mani. Però, non portando io alcun grado, fui talvolta costretto a cedere davanti a chi, pur privo di competenza, si faceva forte del proprio. Una volta, ad esempio, giunse un sergente maggiore da Milano e mi chiese, mi impose anzi, nonostante protestassi per espletare io stesso il servizio, di mettergli a disposizione un nostro 18 BL per recarsi a ritirare un fusto d'olio. Passava il tempo, e il sottufficiale non tornava. Trascorsa qualche ora, mi misi sulle sue tracce. Lo trovai incastrato con la parte posteriore del veicolo sotto un serbatoio di gas. Davanti al mezzo si alzava una strada in ripida salita. Era avvenuto che il sottufficiale, nell'affrontarla, aveva tentato di inserire una marcia bassa, senza riuscirvi. Il veicolo si era perciò mosso all'indietro, a precipizio giù per la discesa, terminando la corsa in quella incomoda e pericolosa posizione. Non fu facile tirarlo fuori: si rese necessario l'impiego di un altro 18 BL come trattore, mentre io stesso, autista sul mezzo trainato, davo gas per sfruttare anche la potenza di questo; ma guidavo stando all'esterno del veicolo, in piedi sul predellino, pronto a saltar giù al primo accenno di pericolo.

Mi ero fatto una tale reputazione, che venivo spesso convocato in varie parti d'Italia per le più svariate necessità.

In occasione delle grandi manovre, che nel 1927 si svolsero a Bari alla presenza di Mussolini, venni inviato là, insieme a un maggiore di Porto San Giorgio, presso il 9° Centro Autieri, comandato dal colonnello Leboffe. Era questi un ufficiale estremamente severo, che però mi aveva preso nelle sue simpatie, forse anche per la lusinghiera presentazione fattami dal maggiore accompagnatore, che aveva fatto credere al comandante che avevo inventato un dispositivo, o quantomeno avevo ideato uno stratagemma capace di far risparmiare benzina.

Il colonnello Leboffe mi diede, tra altri incarichi, quello di assegnare gli automezzi a quei conduttori che io ritenevo idonei. Siccome però di conduttori veramente abili ce n'erano pochi, finiva che molti servizi dovevo espletarli di persona. Altra conseguenza spiacevole, derivante dalla mia abilità professionale, era quella di perdere le licenze, o di vedermele rinviare fino a che, al termine delle varie esercitazioni, tutti gli automezzi non fossero stati controllati e riconsegnati.

Nello stesso periodo barese, venni spesso inviato presso il 10° Centro Trasmissioni a Rocchetta Sant'Antonio. Un giorno, grande folla per le strade: era corsa voce che stava per arrivare Mussolini, e tutti erano accorsi a vederlo; io, tra questi. Accanto a me c'era una giovane camicia nera in servizio d'ordine.

Di lì a poco, ecco la macchina di Mussolini con lui, il Duce, seduto a destra sul sedile posteriore.

Proprio nell'istante in cui la macchina transitava, un'ondata di folla ci spinse in avanti e il giovane, investito, cadde a terra con la gamba sinistra fratturata.

Mussolini si fece bianco in viso come questo foglio di carta, si precipitò a terra e ad alta voce chiese se tra la gente ci fosse un graduato. Pur non avendo gradi, offrii spontaneamente la mia disponibilità, e il Duce mi ordinò di portare il ragazzo in ospedale, e di informarmi immediatamente su quali fossero le condizioni della sua famiglia, e in quale misura la temporanea inabilità del giovane avrebbe potuto recarle pregiudizio».

Ferdinando CHINELLATO, nato a Conegliano il 9 settembre del 1911, e residente a Treviso, ci illumina su eventi relativi ai primi anni Trenta, epoca in cui egli, dopo essere stato arruolato dall'11° Autocentro di Udine, venne inviato a prestare servizio presso il Drappello Esperienze di Viale Pinturicchio, a Roma. Cosa si svolgeva, presso questo Drappello?

«*Compito del Drappello* – spiega il Chinellato – *era quello di sottoporre a sperimentazione gli automezzi che le varie case costruttrici proponevano al Ministero della Guerra; erano case italiane come la Fiat, ma soprattutto straniere: Morris, Garden, Austin. Ci venne proposta anche la Lolus, macchina ungherese da cui sarebbe derivato il nostro "618 ovunque".*

Le macchine venivano analizzate sotto ogni profilo: si registravano i consumi, si esaminava la capacità dell'impianto elettrico, la potenza di frenata, ecc...

Stavano facendo la loro apparizione i primi ferodi, ed era nostro compito sperimentarne l'efficacia e la resistenza.

I mezzi venivano provati in tutte le condizioni d'impiego: sulla sabbia di Ostia, come sulla terribile salita di Radicofani dove, con zavorra a traino, venivano sottoposti a prove dinamometriche.

Sulle Austin venne anche sperimentata la capacità di lubrificazione dell'olio d'oliva: dopo un certo periodo d'uso, si apriva la testata e si verificava il livello delle incrostazioni.

Si sperimentarono anche i primi carri ve-

loci che lo stesso Mussolini venne a conoscere e saggiare di persona, e vennero provate anche tante motociclette, italiane ed estere, specie inglesi».

Ultimato il periodo di leva, il Chinellato venne collocato in congedo. Sarebbe stato però richiamato di lì a pochi anni con l'avvio delle ostilità in terra d'Africa, dove lo ritroveremo.

Ilario ZANATTA, nato a Vederago (TV) il 5 agosto del 1908, e residente a Istrana, è attualmente il socio più anziano della Sezione A.N.A.I. di Treviso.

Egli fu tra i «fondatori» dell'11° Centro Autieri di Udine in quella che sarebbe diventata poi la caserma «Piave», ma che allora (fine anni Venti) era solo una serie di baracche.

Avrebbe dovuto essere bersagliere, ma venne assegnato all'11° Centro Autieri in quanto già in possesso di patente.

Richiamato nel 1936, svolse dapprima attività di requisizione di automezzi da inviare in Africa, fino a che egli stesso venne mandato in Libia, effettivo al 312° Autoreparto d'Intendenza. La sua testimonianza ci fornisce uno spaccato della vita degli autieri nella colonia.

«Con i nostri Lancia Zeta, Spa, e Lancia RO, soprattutto con questi ultimi, effettuavamo trasporti dal porto di Bengasi verso Tobruk e lungo tutto il litorale ad alimentare le divisioni "Assietta", "Trento" e il battaglione Camicie Nere.

Il 312° aveva un distaccamento, con deposito di carburanti a Derna e un altro, simile, a metà strada tra Bengasi e Tobruk. C'era una sola strada asfaltata, fatta costruire da Mussolini, che congiungeva Bengasi a Barce, Derna e Tobruk; parallela ad essa correva poi la rotabile nota come "Ciglione di Barce".

Quando si dovevano effettuare viaggi verso l'interno, le partenze avvenivano da Tobruk.

I rifornimenti riguardavano soprattutto le derrate alimentari. Per la carne, mancando i frigoriferi, quando c'era da portarne ai presidi più lontani, si preferiva inviare animali vivi, da macellare a destinazione.

Si viaggiava armati, ma senza munizioni. D'altra parte, i nostri rapporti con la popolazione erano buoni; unica precauzione da adottare, contro i predoni, era quella di viaggiare di giorno, per non offrir loro la possibilità di attaccarci col favore del buio.

Un vero tormento, per gli autisti, e per gli automezzi, era il Ghibli, il terribile vento del deserto: quando si scatenavano le tempeste, le Camicie Nere divenivano... Camicie Rosse.

Gli autisti potevano difendersi con gli appositi occhiali, ma la sabbia entrava dappertutto, anche dentro i motori e gli organi meccanici, accelerando l'usura dei mezzi.

Le piccole riparazioni venivano di regola effettuate in proprio dall'Autoreparto; quando invece si trattava di riparazioni più complesse, ci si rivolgeva a officine civili militarizzate. Altro disagio per tutti era la penuria d'acqua: per lo più si usava acqua di mare distillata, che però provocava frequenti casi di colite. Rimasi in Africa un anno e mezzo. Quando tornai in patria, l'Autoreparto stava per sciogliersi».

Nella vita di Amedeo BERTON, nato il 23 settembre 1909 a Scorzè (TV) sono scritte le pagine di almeno 15 anni di storia del Corpo, pagine che è giocoforza sintetizzare, omettendo tanti particolari e tanti episodi interessanti. Le poche righe che seguono serviranno solo da premessa per le drammatiche pagine sulla sua terribile esperienza in Russia che troveremo nel secondo volume di quest'opera. Arruolato di leva nel 1930, venne inviato, come meccanico, presso l'officina di Forte Boccea, a Roma. Da qui, il tenente Umberti (attenti a questo nome) lo inviò a fare l'autista presso autodrappello del Ministero della Guerra.

Dopo aver scarrozzato generali su e giù per il Paese per diciotto mesi (tanto durava la leva), causa la forte penuria di autisti, gli fu raddoppiata la ferma, e venne posto in congedo nel 1933.

«Nel 1935 – racconta il Berton – *venni richiamato per le esigenze della guerra d'Africa, presso il 6° Autocentro, a Casalecchio di Reno, dove ritrovai, come comandante, il capitano Umberti.*

Col grado di caporale, e un nucleo di 15 autisti, venni inviato alla stazione di Padova a caricare sui pianali ferroviari ben 390 Ceirano 51 da inviare in Etiopia. L'operazione, che richiedeva estrema perizia nelle manovre, venne completata in 15 giorni e senza il minimo incidente.

Portati gli automezzi a Napoli, si seppe che le tre navi che avrebbero dovuto imbarcarli, erano state affondate, per cui il convoglio proseguì fino a Gela, dove i 390 mezzi non vennero mai imbarcati ma tenuti lì, immobilizzati, in attesa di un paventato attacco inglese da Malta.

Spentasi la guerra d'Africa, e riportati i mezzi a Padova, venni di nuovo collocato in congedo.

Nel salutarmi, il capitano Umberti mi rivolse una frase inquietante:

– Non è mica ancora finita, sai?

– Piuttosto mi taglio una mano – risposi – ma qui non ci torno più!

Invece...»

CAPITOLO 6

LA GUERRA ITALO-ETIOPICA (1935-1936)

SUL FRONTE ERITREO

Vi era gran fermento, quel 6 febbraio 1935, nelle caserme di Arezzo, Pistoia e Firenze, ove erano di stanza i tre reggimenti della Divisione «Gavinana»: 70º, 83º e 84º. «Radio Fante», il più rapido e arcano dei collegamenti, aveva trasmesso una inattesa notizia: i reggimenti erano stati mobilitati per l'esigenza «Africa Orientale». I soldati erano pieni di entusiasmo: non è difficile immaginare il loro parlottio nei cortili e nelle camerate di quelle caserme, le pacche sulle spalle, il vocio e le canzoni che risuonavano. Avrebbero indossato il casco coloniale; non sapevano di più, e se qualcuno avesse chiesto loro cosa sarebbero andati a fare, tutti avrebbero risposto con il caporale del 70º: «Andremo a tirare la barba al Negus».

La guerra d'Etiopia, però, non scoppiò per quello.

Torniamo indietro di alcuni decenni, e cioè al 1º marzo 1896, giorno che segnò per il nostro Paese il più tragico evento delle guerre coloniali: la disfatta di Adua, nella quale trovarono la morte settemila soldati italiani, era rimasta nella memoria collettiva come un lutto e un'onta tuttora da cancellare.

Alla morte del negus Menelik, avvenuta nel 1913, la reggenza dell'Etiopia era stata affidata al ras Tafari, il quale nel 1928 era riuscito a farsi nominare negus, e nel 1930 imperatore con il nome di Hailé Selassié. Il Paese, grazie ad un complesso di riforme progressiste, tra le quali l'abolizione della schiavitù avvenuta nel 1923, era riuscito ad entrare nella Società delle Nazioni, anche per il valido sostegno accordatogli dall'Italia.

Nel 1928 era stato firmato un trattato di amicizia e cooperazione tra i due paesi, mal rispettato da entrambi: dall'Etiopia, perché essa preferiva intrattenere scambi economici con altri paesi; dall'Italia, che non nascondeva le sue intenzioni di allargare il suo impero coloniale, limitato fino ad allora a Libia, Somalia, Eritrea.

Fin dal 1933, con la nascita della Germania nazionalsocialista, l'equilibrio europeo, fondato sui trattati di pace, era divenuto instabile, e l'Italia riteneva di aver diritto a mantenere il posto al sole alla pari con i più ricchi e antichi imperi coloniali esistenti; invece l'instabilità politica creatasi poneva in serio pericolo la sicurezza delle sue colonie in Africa Orientale.

Si aggiunga il fatto che Mussolini avvertiva la necessità di tenere desto negli Italiani quello spirito di conquista su cui poggiano da sempre le dittature, e che l'occupazione dell'Etiopia appariva, nel particolare momento storico, di facile attuazione. Mancava solo il pretesto, l'occasione che giustificasse l'inizio della campagna di guerra. E questo pretesto arrivò...

Il 5 dicembre 1934 avvenne, lungo la frontiera tra la Somalia Italiana e l'Etio-

pia, quello che la storia indica come «l'incidente di Ual-Ual»: in quel remoto angolo d'Africa si scontrarono 110 abissini e 60 soldati delle truppe coloniali italiane. Gli africani ebbero la peggio, ma una decina di militari di parte italiana persero la vita. Si trattava di soldati somali inquadrati in reparti noti come «dubat», che in somalo vuol dire «turbante bianco».

Ual-Ual era segnato solo sulle carte militari, ma era il luogo più importante dell'Ogaden, perché in esso si concentravano 35 pozzi, attorno ai quali le tribù si erano accapigliate per decenni per impossessarsene.

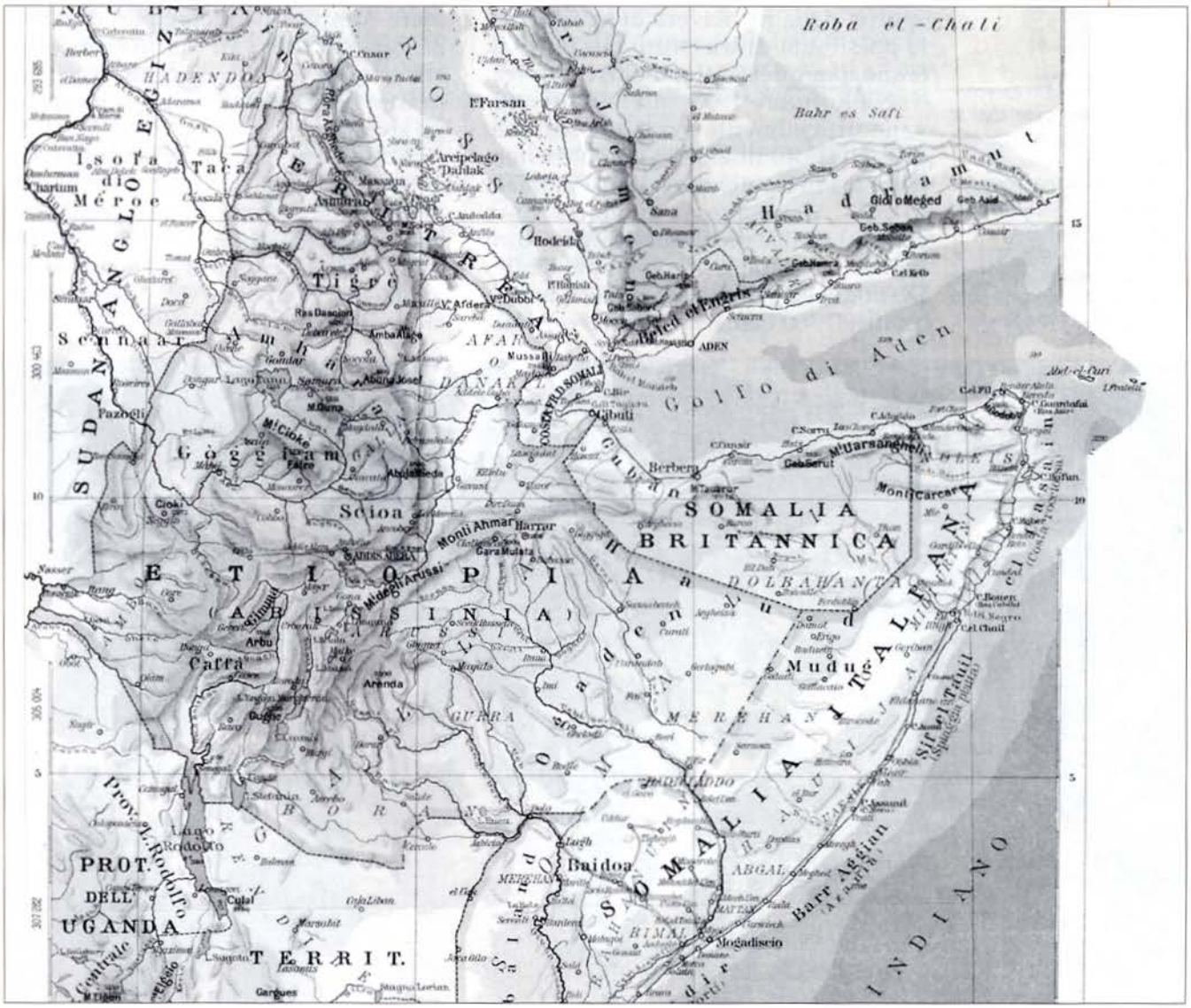
L'incidente fu qualificato dal Governo di Roma come un atto di aggressione. Adesso il disegno politico poteva essere realizzato, e il 6 febbraio 1935 «Radio Fante» annunciava ufficialmente nelle caserme l'inizio di quello che fino ad allora faceva parte del sentire popolare, e che le canzoni già annunciavano: «Faccetta nera, bell'abissina...», cioè l'inizio della guerra italo-etiopica, con predizioni funeste per la barba del Negus.

Sintetizziamo quelle che furono le fasi e gli episodi principali della guerra, per esaminare poi come in essi si inserì l'attività – mai come questa volta determinante – del Corpo Automobilistico.

L'inizio della campagna non sembrava caratterizzato da un'adeguata preparazione strategico-tattico-logistica. Infatti Mussolini, per muovere le prime pedine belliche, si servì di un vecchio piano difensivo che presupponeva un'avanzata etiopica in un campo trincerato attorno ad Asmara e, in risposta, un contrattacco italiano fino ad Amba Alagi. L'intera campagna avrebbe risentito di questa impostazione: le truppe italiane si sarebbero mosse senza una chiara definizione degli obiettivi da raggiungere.

Si era cercato di ovviare alla precaria preparazione mediante decisioni da attuare con effetto immediato: formazione di 14 reggimenti di Fanteria, co-

Il teatro delle operazioni



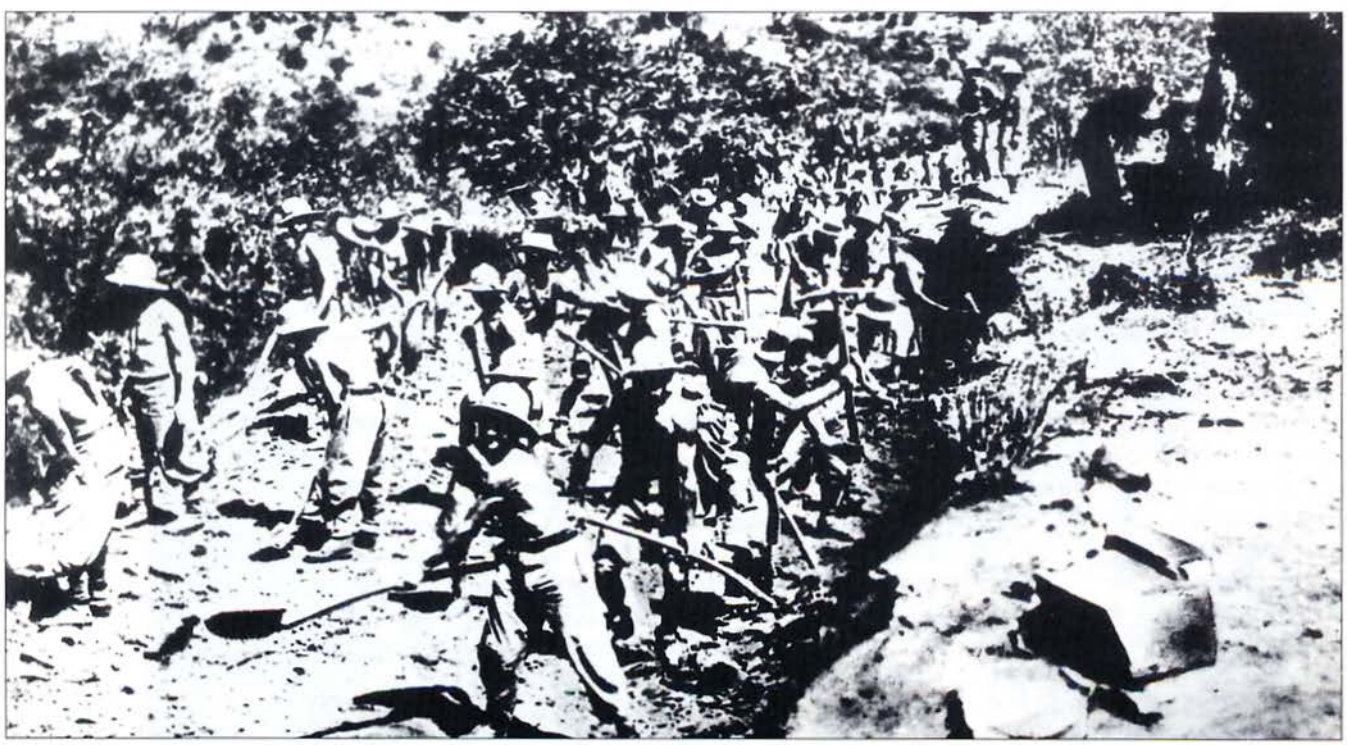
Ual-Ual: è il nome della località in cui si svolse lo scontro a fuoco che fornì il pretesto per la dichiarazione di guerra all'Etiopia. (foto SME - Ufficio Storico).

stituzione del «Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra», il tutto messo in atto in modo concitato e caotico, trascurando non pochi elementi fondamentali dell'operazione. Esempio eclatante, il mancato adeguamento del sistema viario sulla Massaua-Asmara, fino all'arrivo dei primi mezzi di trasporto, nella primavera del '35; anche le possibilità di trasporto per ferrovia erano, per quel tratto, molto limitate.

Nell'ottobre 1935, quando prendevano ufficialmente avvio le ostilità le due divisioni iniziali si erano trasformate nel più potente esercito coloniale di cui l'Africa avesse memoria. Esso contava su 200 mila uomini agli ordini dell'ormai settantenne generale Emilio De Bono, ed era armato di 6000 mitragliatrici, 700 cannoni, 200 tra carri armati e autoblindo, 250 aerei. Dietro, un altro esercito di centomila operai incaricati di costruire strade, baraccamenti, impianti idrici, installazioni militari. Per i servizi logistici e per il trasporto delle truppe, c'erano 10 mila autocarri.

A contrastare questa massa, c'erano quattro armate etiopiche, per un numero complessivamente pari di uomini, ripartiti tra i vari ras, ma certo non altrettanto armati e organizzati; soprattutto, divisi da rivalità e gelosie tra gli stessi ras.

Contro ogni decisione contraria della Società delle Nazioni, e assoggettandosi alle pesanti sanzioni economiche cui stava andando incontro, il 3 ottobre l'Italia avviava la sua impresa coloniale. La campagna si svolse su tre cicli distinti.



Quasi un altro esercito: centomila operai civili si muovevano insieme alle truppe d'occupazione, precedendole, per costruire le strade dove sarebbero passati gli automezzi. Qui, lavori per la sistemazione di strade in vista della battaglia dell'Endertà (foto SME - Ufficio Storico).

Nel 1º (ottobre-dicembre 1935), si inseriscono gli episodi legati alla conquista della linea Adigrat-Enticciò-Adua e, sul finire, di Macallè. Ad esso seguì un periodo di sosta e di assestamento, fino al gennaio 1936. Durante questa fase, De Bono venne sostituito al comando da Pietro Badoglio.

Il 2º Ciclo vide le battaglie dell'Endertà, di Tembien, dello Scirè.

Nel 3º, e conclusivo, si svolsero le operazioni per la conquista della regione del lago Tana, dell'Ausa, la battaglia dell'Ascianghi, la marcia su Addis Abeba e l'ingresso trionfale di Pietro Badoglio nella capitale etiopica.

Attività del Corpo Automobilistico

Organizzazione

Già in fase di pianificazione delle operazioni, fu subito chiaro agli Stati Maggiori che, dovendosi operare a quattromila chilometri dal territorio nazionale, i problemi logistici e operativi sarebbero stati ingenti, in peso e quantità, a cominciare dalle operazioni di sbarco. L'unica zona idonea era quella di Massaua, pur di dimensioni insufficienti e con scarse attrezzature portuali. Si trattava di una costa con un retroterra di cinquanta chilometri il cui clima torrido mal si sarebbe accordato con le abitudini mediterranee dei soldati italiani: un grosso handicap per la loro capacità operativa, a fronte del naturale e millenario adattamento degli indigeni.

Per raggiungere l'altopiano si sarebbe dovuto superare un dislivello di duemilacinquecento metri, in zona assolutamente priva di una rete stradale degna di tal nome, senza pre-ricognizione degli itinerari che avrebbero consentito il superamento di una quasi invalicabile barriera naturale.

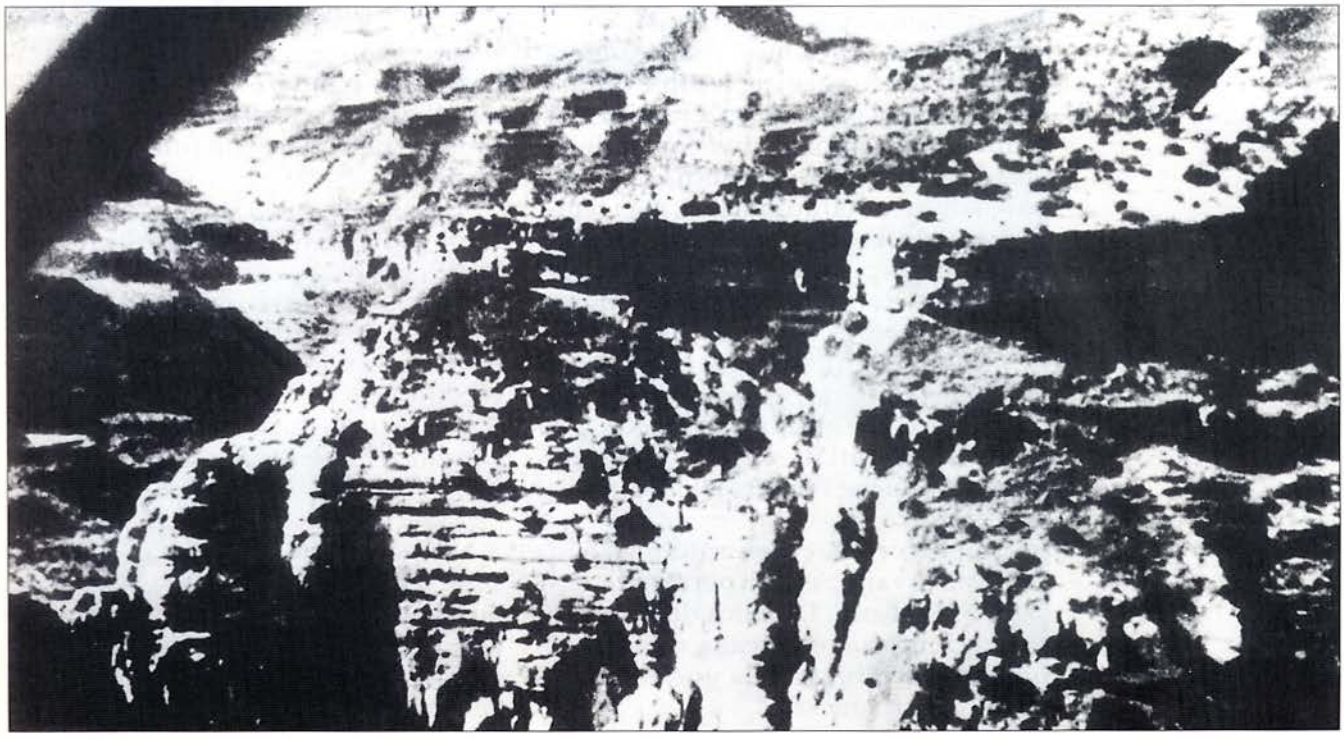
Per l'allestimento delle unità automobilistiche necessarie alla campagna, l'Ispettorato del Materiale Automobilistico del Ministero della Guerra cominciò ad operare nel febbraio del 1935, con l'invio delle prime 4 autosezioni, destinate però alla Somalia. Venne utilizzato dapprima personale in servizio, poi si passò al richiamo di volontari delle classi dal 1908 al 1914.

Furono arruolati anche ufficiali non provenienti dal Corpo, i quali dovettero preventivamente frequentare un apposito corso della durata di un mese.

Per i sottufficiali e la truppa, sussisteva il problema della non conoscenza, da parte dei richiamati, dei nuovi mezzi in dotazione all'Esercito per cui, mentre i conduttori vennero addestrati presso i propri centri automobilistici, i meccanici e gli specializzati in genere furono avviati ad appositi corsi presso l'O.A.R.E. e presso l'U.A.A.A.R.E.

La componente militare venne integrata con l'assunzione di maestranze civili.

In quel periodo in Eritrea operava un autoreparto di circa cento autocarri Fiat 15 ter e 18 BL, impiegati per il soddisfacimento delle esigenze locali; per



Visioni orride del Tembien. Occorre un notevole sforzo di fantasia, per immaginare di percorrere con degli autocarri questi abissi; eppure è ciò che avvenne nel corso della guerra italo-etiopica del 1935-36. foto SME - Ufficio Strorico)

CAPITOLO 6

trasporti su distanze maggiori, che si svolgevano esclusivamente sulla direttrice Massaua-Asmara-Agordat, c'era una ferrovia a binario unico, appena sufficiente a smaltire il traffico coloniale.

Questa limitata capacità di trasporto nell'unica zona dove presumibilmente sarebbe avvenuto lo sbarco, fu giustamente la prima preoccupazione dello Stato Maggiore.

Allo scopo di potenziare i trasporti, l'autoreparto eritreo venne integrato con uomini e mezzi che diedero origine a un autogruppo su tre autoreparti dotati di Fiat 18 BL, Ceirano 47C e 50C, più due sezioni di autoambulanze e di autobotti. L'autogruppo iniziò il lavoro di preparazione su mulattiere e piste, fra polvere, fango, rocce e boschi. Contemporaneamente furono intrapresi lavori, rigorosamente manuali, di sistemazione approssimativa di alcune strade: i picconi si abbattevano sui fianchi dei monti e sui dirupi a strapiombo per creare una sede stradale più idonea alla intensa circolazione prevista come imminente.

Enorme, ovviamente, l'impegno per uomini e mezzi dell'autogruppo. In un ambiente precario e quasi innaturale, i servizi dei conduttori si susseguivano, massacranti, in turni senza fine.

Fu proprio in previsione delle operazioni da compiere su terreno così accidentato che lo Stato Maggiore studiò la realizzazione di un'autocarretta Fiat che, per le sue caratteristiche e prestazioni, venne detta «il mulo», e della quale avremo fra breve occasione di raccontare l'impiego.

Man mano che i mesi passavano, la preparazione logistica assumeva una connotazione più precisa. Erano ormai giunti gli autoreparti divisionali della «Gavinana» e della «Sabaudia», con un parco di circa 500 automezzi, ma i tempi per dislocare truppe e scorte si facevano sempre più ristretti, e il potenziale di uomini e mezzi si rivelava sempre insufficiente.

Le Grandi Unità sbarcavano in colonia ancora prive dei propri mezzi di trasporto, sì che gli autisti sul posto, già di per sé oberati di servizi, dovevano accollarsi anche l'onere del loro sostegno logistico.

Le percorrenze per automezzo si moltiplicavano, ma il personale era sempre lo stesso. La fatica degli autieri raggiungeva, e varcava, i limiti di umana tollerabilità. E la guerra doveva ancora cominciare...

A dicembre del '35 l'organizzazione in zona di operazioni fu finalmente completata: il servizio trasporti ebbe a quel punto una sua fisionomia e una consistenza più adeguata.

L'articolazione complessiva degli organi del Corpo Automobilistico nel settore era costituito da:

– 1 autoreparto di manovra alle dipendenze del Comando Superiore A.O.;

– 10 depositi carburanti e lubrificanti;

– il 4º Autoraggruppamento, con gli autogruppi VII, XII, XXXI, LI, LXV, Eritreo, il 4º e il 5º autoreparti misti, alle dipendenze della Direzione Trasporti di Intendenza;

– 1 autofficina, 1 autoreparto speciale e 1 autoreparto misto alle dipendenze del I Corpo d'Armata;

– 2 autoreparti autobotti, 2 reparti autocarrette, 1 autoreparto misto a disposizione del II C.A.;

– 1 autoreparto speciale e 1 misto al servizio del III C.A.

Un problema a sé, irto di incognite, era quello dei carburanti, la cui situazione iniziale era deficitaria sotto tutti i fronti e cioè: prodotti petroliferi, infrastrutture, attrezzature.

Per ovviare al problema, il Ministero della Guerra decise di avvalersi dell'Agip, unico ente che, essendo anche statale, poteva garantire la riservatezza delle operazioni. C'era infatti il rischio immanente, data la situazione politica, di un improvviso blocco del Canale di Suez e dei porti africani. Vennero dapprima inviate, freneticamente, grosse quantità di carburanti in fusti, per la costituzione di un deposito costiero. Quasi contemporaneamente vennero ormeggiate e immobilizzate davanti al porto di Massaua tre petroliere con funzioni di deposito.

Dall'inizio del '35 al giugno del '36, furono inviate in A.O. 173 mila tonnellate di prodotti carbolubrificanti, che richiesero l'impiego di 630 mila fusti da 200 litri e 760 mila casse da 17 litri, trasportate a mezzo di 60 piroscafi e 9 navi cisterna.

Per tutta la durata delle operazioni, l'organizzazione logistica doveva operare in funzione del seguente concetto: nessuna limitazione da parte dei servizi alle necessità operative.

Il movimento, quindi, assicurato quasi esclusivamente dal Servizio Automobilistico affiancato, in molti casi efficacemente, dai reparti salmerie, era l'elemento in grado di assicurare l'ade-

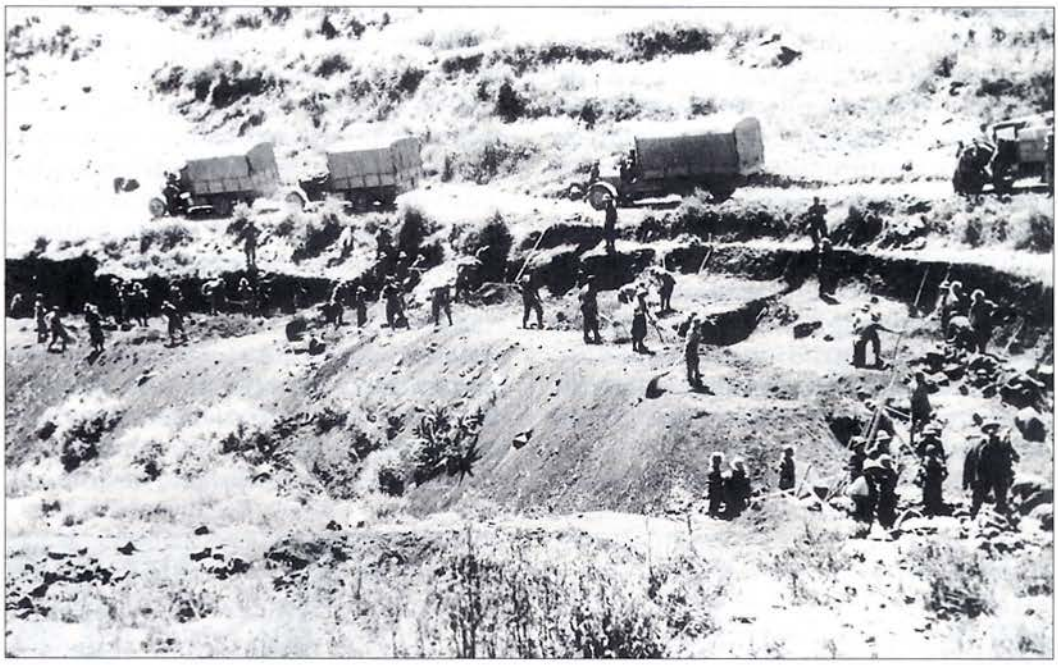
renza dei servizi ai reparti operativi. Aderenza che, in definitiva, significava schieramento il più possibile avanzato, delle frazioni di unità dei vari servizi, avanzamento e scaglionamento delle stesse in profondità per rispondere al duplice concetto di reciproca alimentazione e sgombero fra le unità dei servizi stessi, razionale adeguamento delle scorte, raccolta presso le delegazioni e le dipendenti basi avanzate di potenti mezzi di trasporto in previsione delle successive azioni operative. Per quanto sopra, gli autogruppi di manovra vennero inizialmente raccolti a Decameré, mentre gli autoreparti divisionali, non impiegabili in un primo tempo oltre confine per mancanza di strade, vennero accentrati presso l'Intendenza.

Primo ciclo

Nel primo ciclo operativo le unità del 1º Corpo d'Armata eritreo e del 2º Corpo d'Armata si erano attestate, in virtù di una efficace azione offensiva condotta in soli tre giorni, sulle linee previste di Adigrat-Enticciò-Adua. Bisognava ora consolidare il successo con l'occupazione di Macallè.

Il raggiungimento di tale obiettivo si presentava problematico in quanto occorreva evitare una possibile penetrazione nemica attraverso l'ala sinistra dello schieramento italiano con successivo rischio di accerchiamento. Tale eventualità fu scongiurata, adottando un particolare dispositivo con carattere difensivo-offensivo.

Nella circostanza fu compiuto il più



L'avanzata comincia: fanterie, salmerie e autocarri in marcia verso Adigrat (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 6

grande sforzo logistico nella storia delle guerre coloniali. Fu l'esaltazione dell'autiere. Gli autogruppi IV, VII, XII, XXXI, LI, LXV, l'autogruppo eritreo, gli autoreparti misti del 1º e del 2º Corpo d'Armata trasportarono in tempi brevissimi quattordicimila tonnellate di materiale, di cui 9 mila per vettovagliamento, 3 mila di munizioni e materiale del genio, 2 mila di vestiario ed equipaggiamento, quasi sempre in ridotte unità di marcia per sfuggire all'insidia nemica.

Nel solo primo ciclo operativo furono effettuati 12.410 trasporti. Le relazioni ufficiali parlano di una percorrenza media giornaliera per ciascun autocarro di 180 chilometri. Qualche dubbio è legittimo, viste le velocità delle macchine del tempo e lo stato delle strade; occorre però considerare anche che, al lavoro degli automobilisti, non esisteva limite di orario.

Lo stato precario delle strade sollecitava oltre ogni limite tutti gli organi degli autoveicoli, mentre la polvere ne insidiava continuamente le parti meccaniche.

Si deve poi considerare la necessità, a un certo punto, di assicurare una maggiore autonomia agli automezzi, dato l'inevitabile scaglionamento a grandi distanze dei centri di rifornimento.

Piccoli e grandi episodi di valore caratterizzarono questo immane sforzo dei conduttori.

Un occhio ai sentieri, uno alla montagna per individuare il sempre possibile agguato. Il pericolo si faceva palpabile, se il mezzo cedeva. L'autiere restava solo con il suo autocarro in attesa del soccorso, le mani serrate sul fucile, fermo sul sedile di guida o accovacciato su una pietra. Senza spettatori, sia nel bagliore accecante del giorno, sia nel gelo delle notti africane. A volte, il fragore di uno sparo cancellava, con l'uomo, la testimonianza di tanti eventi racchiusi nella sua memoria.

Tragiche pagine furono allora scritte da uomini capaci di anteporre, all'istinto di conservare la propria vita, la coscienza di non sottrarsi al proprio dovere. Ecco cosa scrive Indro Montanelli in «I grandi fatti - La guerra in Etiopia»: «...piste inesistenti, sulle quali avventurosamente avanzavano, con i loro pesanti carichi, i camionisti, che furono i veri eroi della guerra: ne morirono a centinaia, precipitati nei burroni, o caduti negli agguati».

E fu nel periodo che getta quasi un ponte tra le ultime vicende del primo ciclo e quelle introduttive del secondo, che avvennero i più significativi episodi individuali cui sono legate le decorazioni concesse al personale del Corpo nel corso della campagna.

Il 15 dicembre 1935, il tenente automobilista Agostino Ciarpaglini, al comando di un reparto di autocarrette, dopo aver rifornito di carburanti uno squadrone carri, veniva accerchiato da soverchianti forze nemiche. Assunto al-

Su strade come queste, passarono gli automezzi (foto SME - Ufficio Storico).

lora il comando della centuria di scorta, dirigeva il disperato combattimento, rifiutando l'offerta di ripararsi all'interno di un carro armato sopraggiunto. Colpito a morte, ordinava la distruzione dei materiali perché non cadessero in mani nemiche. Una medaglia d'oro alla memoria e una caserma a lui intitolata in Emilia, conservano vita al suo nome.

Il 20 gennaio 1936, il soldato Andrea Boltar, medaglia d'argento alla memoria, alla guida di un autocarro di un'autocolonna attaccata di sorpresa dal nemico, al passaggio di un guado, pur gravemente ferito, lanciava l'autocarro contro un gruppo di assalitori, disperdendoli. Ferito ancora, questa volta mortalmente, riusciva, prima di morire, a raggiungere l'autocolonna e a fermare l'autocarro che trasportava truppa, salvando così i suoi commilitoni.

Nello stesso giorno l'ascaro Oghai Tesegù, aiutante conduttore di un autocarro attaccato dal nemico, visto ferito l'autiere alla guida, gli faceva scudo con il proprio corpo per evitare che venisse colpito ancora compromettendo il trasporto. Nel nobile intento, veniva colpito a morte.

Il 22 gennaio l'autiere Pietro Figà Talamanea, medaglia di bronzo al valor militare, del 52º Autoreparto, comandante di un'autocolonna, venuto a conoscenza che, nei pressi, un drappello motorizzato era stato attaccato da forze nemiche preponderanti, correva con i suoi in aiuto degli assaliti, metteva in fuga il nemico, prodigandosi poi nella raccolta dei feriti che faceva trasportare celermente alla base più vicina.

Secondo ciclo

Erano già trascorsi quattro mesi circa da quel 3 ottobre del '35 quando i sedicimila uomini della «Gavinana», in interminabile colonna, come un lento, lunghissimo bruco, valicando il ponte sul Mareb, davano avvio all'interminabile marcia che sarebbe terminata, sette mesi più tardi, ad Addis Abeba, a mille chilometri di distanza. Macallè era stata occupata, il successo italiano consolidato. L'avanzata, dopo la fase di assestamento, e con Pietro Badoglio subentrato a De Bono, doveva continuare.

Si era a gennaio del '36: il secondo ciclo operativo avrebbe rappresentato il momento cruciale della guerra italo-etiopica.

Il momento peggiore della campagna si verificò proprio all'inizio del ciclo, il 21 gennaio.

La colonna del generale Diamanti, uscita dal campo trincerato di passo Aurieu, era stata presa in una morsa dalla quale si era potuta sottrarre perdendo 355 uomini e tornando sulle posizioni del passo tenute dalla divisione «28 ottobre». Ma gli Abissini si erano gettati sulle fortificazioni e il negus aveva già diramato il suo trionfale bollettino. Qui morì, durante la battaglia, padre Reginaldo Giuliani, ucciso da una sciabolata mentre somministrava l'estrema unzione a un morente. Solo all'alba del 24 gennaio la morsa si allentò: il pericolo era passato.

Al 1º e al 2º C.A., e al C.A. Eritreo, si erano aggiunti il 3º e il 4º. Obiettivo immediato: la conquista dell'Endertà ove erano schierate ingenti forze nemiche. La conquista avvenne con la decisiva battaglia dell'Amba Aradam. La lotta si protrasse, aspra, per cinque giorni. Le unità si erano mosse il 10 febbraio, con un tempo freddo e incerto.

La maggior furia si scatenò quando i reparti italiani cominciarono a scalare il dorso scosceso dell'Enda Gaber. Gli Etiopici avevano ben dissimulato parecchie mitragliatrici e anche qualche cannone. Furono allora costruiti alacremente supplementi di pista per far serrare sotto le artiglierie. Nel momento critico i rifornimenti, specie di munizioni, assunsero importanza decisiva ai fini della soluzione positiva del combattimento.

Gli autieri, dopo quattro mesi di Africa, avevano acquistato quell'aria dura, imperturbabile, quella parsimonia di gesti e quello sguardo vigile che distinguono il vecchio combattente. Il dispositivo di guerra, così bello sui disegni a inchiostro verde e rosso dello Stato Maggiore, era andato sconnettendosi roso dai sassi, dalle dure salite, dal gelo, dal crepitio delle mitragliatrici. Toccava adesso a loro, agli autieri con quattro mesi di Africa alle spalle, muovere in file serrate, attraverso le dirupate mulattiere abissine senza un cippo o un riferimento, per portare truppe e armi all'ultimo balzo, inerpicandosi lungo l'Amba.

Nella loro marcia subirono una serie continua di attacchi; da ogni rupe sbucavano i bianchi «sciamma» dei guerrieri che si scagliavano sugli autocarri tentando di arrestare il loro faticoso procedere. Ma gli automezzi passarono, i rifornimenti arrivarono, e la

CAPITOLO 6

sera del 15 febbraio il maresciallo Badoglio poté annunciare ai giornalisti al seguito la conquista dell'Amba Alagi. Solo la nebbia impediva di scorgere il Tricolore sulla vetta.

Contemporaneamente, nel Tembien, le truppe coloniali avevano infranto ogni resistenza e avevano occupato Abbi-Addi mentre nello Scirè le forze abissine erano in rotta.

Il 5 marzo, Badoglio dispose per l'occupazione di Gondar. Una colonna completamente motorizzata, partita da Asmara, entrò il 19 marzo in quella città, dopo trecento chilometri di una pista mai prima toccata da ruote motrici.

Il 2º C.A. aveva intanto raggiunto Bebarek con una colonna motorizzata di 500 autocarri. Nei giorni che seguirono le forze italiane ripresero l'avanzata verso Dessié, da dove avrebbe avuto inizio la marcia su Addis Abeba.

Il secondo ciclo operativo era concluso. Uomini e mezzi dei reparti automobilistici vi avevano recitato un ruolo decisivo. Avevano percorso chilometri e chilometri giorno e notte, tra valli e anfratti, riuscendo nella capillare azione di supporto logistico che aveva permesso lo scaglionamento in profondità delle scorte e il tempestivo trasporto di uomini e materiali per il necessario ripianamento delle perdite e dei consumi. Nella loro azione si erano anche distinti in episodi di combattimento: gli indigeni, antichi guerrieri, avevano fatto ricorso a reminiscenze tribali, per fermare i rifornimenti; simili a moderni guerriglieri, erano piombati di sorpresa, favoriti dal terreno, sulle autocolonne o, ancora più spesso, su unità di marcia estremamente frazionate impegnandole in duri scontri. Si erano dimostrati un nemico implacabile, sfuggente, pronto a balzar fuori da ogni gola, da ogni piega del terreno. Da quelle creste montane rossastre, cariche di millenari silenzi, attendevano la preda, pronti ad azzannarla. Ma gli automezzi erano passati.

In previsione di questo secondo ciclo era stato necessario l'approntamento generico delle basi logistiche di Mai Macden ed Huzien per alimentare il settore di Macallé e Tembien. La preparazione specifica di queste due basi venne completata con l'installazione di un centro ospedaliero di sgombero e cure per intrasportabili, un'infermeria per quadrupedi, depositi munizioni per truppe e per l'artiglieria; presso Mai Macden era stato inoltre concentrato un autoreparto di manovra di circa 300 automezzi.

Si aggiunga che, da parte loro, e col risultato di incidere pesantemente sul servizio dei trasporti, il servizio di commissariato aveva ampliato le scorte di viveri e foraggi nella base di Mai Macden per un totale di 5600 quintali giornalieri, che richiedevano un impiego, anch'esso giornaliero, di 500 automez-

Autocolonna dell'Autogruppo Celere (foto SME - Ufficio Storico).

zi; il servizio di artiglieria aveva costituito depositi avanzati per circa 40 mila quintali di munizioni, pari all'impiego di mille viaggi di autocarri; il servizio del genio aveva costituito depositi avanzati di materiali vari per un onere giornaliero di 3 mila quintali, e che tenevano impegnati altri 150 autocarri al giorno.

Queste cifre possono dare un'idea della gravosità dei trasporti, ma per una valutazione obiettiva esse non devono essere disgiunte dai travagli e dalle capacità dimostrate da ufficiali, sottufficiali e soldati dei reparti automobilistici nelle particolari difficoltà ambientali.

Le forze avversarie, al termine del secondo ciclo, erano incapaci di rimettere in piedi una efficace difesa. Non era tuttavia da sottovalutare il pericolo che ciò sarebbe potuto accadere, se gli si fosse lasciato troppo tempo a disposizione. Si imponeva, perciò, il rapido passaggio alla terza fase.

Terzo Ciclo - La marcia su Addis Abeba

Nella relazione sull'occupazione di Addis Abeba, così il maresciallo Badoglio scriveva: «Io che ho seguito costantemente le truppe, rendendomi conto di quanto da tutti è stato operato perché questa ingente massa di autocarri, azzardata sulla pista sconosciuta, giungesse alla meta, perché questa marcia che non ha precedenti nella storia militare potesse compiersi, contro ogni teorica previsione, con tanta regolarità e celerità e contro ogni insidia del terreno e ogni avversità del tempo, affermo che tale marcia deve passare alla storia sotto il nome di «marcia della ferrea volontà».

Questo lusinghiero giudizio è rivolto all'attività dei reparti automobilistici nel terzo ciclo operativo, quello della conquista di Addis Abeba.

Il Parco era allora composto da 540 autovetture, 6274 autocarri, 515 autobotti, 1984 autospeciali, 342 autoambulanze, 1201 motocicli. Si trattava per la maggior parte di autovetture Fiat 508 Balilla e Ardita, autocarri Fiat 618, 18 BL e BLR, Ceirano 50 CM e 47 CM, e poi Ford 8V e Chevrolet, Studebaker, SPA 25, Lancia R0 e qualche Diamond, alcuni Fiat 15 ter e pochi Fiat 634. Fra gli autospeciali c'erano autocarrette OM 32-35, carri veloci, trattori, autocarri «dovunque», carri medi officina della Ceirano, qualche rimorchio Viberti e autoblindo Lancia. I motocicli erano tutti Guzzi e Gilera 500 cc.

Lungo la direttrice di marcia del corpo di spedizione furono impiantati 23 depositi di carburanti e lubrificanti, sei officine avanzate, quattro magazzini. La marcia richiese 35 mila tonnellate di carburante; dalle officine mobili furono effettuati 6 mila interventi di riparazione.

Un particolare sforzo era stato richiesto per l'organizzazione dell'O.C.R.A.E. (Officina Centrale Riparazioni Automobilistiche Eritrea) che faceva capo, insieme al parco automobilistico, al servizio tecnico automobilistico. Ad essa era devoluto il compito delle grandi riparazioni secondo il concetto più moderno della suddivisione e dell'organizzazione del lavoro. Il suo funzionamento, sebbene incompleto per mancanza di mano d'opera rispetto agli organici previsti (1000 unità specializzate) e le installazioni non ultimate, poté cominciare a concretizzarsi solo cinque mesi prima della fine delle ostilità. I risultati conseguiti furono ugualmente notevoli, perché essa riuscì ad effettuare circa 2700 grandi riparazioni che rappresentarono un prezioso contributo alla continuazione e al funzionamento del servizio trasporti.

Tuttavia, non tutti gli automezzi impiegati si dimostrarono pienamente rispondenti alle esigenze di una guerra coloniale, sia per difetti meccanici, sia per caratteristiche non consone all'ambiente in cui operarono. Questa constatazione esalta ancora di più il merito degli autieri che seppero supplire con grande spirito di adattamento, con abnegazione e capacità, alla vulnerabilità delle sospensioni e alla scarsa potenza dei motori delle autocarrette OM; alla inadeguatezza a percorrere strade di montagna, per difetti agli organi di trasmissione, dei Fiat 618; alla lentezza esasperante dei 18 BL; alle fatiche che comportavano lunghe ore di percorso sui Ceirano dotati di gommatura semipiena; all'ingombro, per quelle piste, dei Fiat 634.

Pure si può affermare che la campagna italo-etiopica rappresentò un banco di prova formidabile per il raggiungimento di nuovi traguardi nel campo della meccanica e delle tecnologie automobilistiche. Le case costruttrici si servirono infatti di quella esperienza per progettare e mettere in produzione nuovi tipi di automezzi con meccanica più evoluta e tecnologie più avanzate.

La colonna «Sabauda» in marcia da Dessié ad Addis Abeba (foto SME - Ufficio Storico).

La marcia su Addis Abeba fu possibile soltanto in virtù di un immane sforzo logistico.

L'8 aprile del 1936 il Comando Supremo A.O. aveva chiesto all'Intendente di forzare i tempi e approntare le colonne motorizzate per il trasporto delle truppe nella capitale. L'impresa si presentava non certo facile. Occorrevano circa 1600 automezzi.

Questi automezzi avrebbero dovuto dapprima confluire a Dessié, superando gravissime difficoltà per mancanza quasi totale di strade di afflusso; contemporaneamente si dovevano costituire imponenti scorte di viveri sia per le truppe destinate all'occupazione della capitale etiopica, sia per quelle che avrebbero dovuto presidiare Dessié.

Non è peccato di superbia, non è eresia affermare che, fra tutte le Armi e Corpi impegnati nell'operazione, nella marcia su Addis Abeba la parte decisiva fu quella toccata ai reparti automobilistici.

Il primo centro di raccolta delle autocolonne fu Enda Corcos, dove si era costituita una base d'intendenza. Esse vi erano giunte da Asmara con movimento regolare e veloce al tempo stesso.

Da Enda Corcos il 17 aprile ebbe inizio il movimento che, come prima tappa, doveva portare gli automezzi a Quoram attraverso 80 chilometri di pista appena segnata su terreno montuoso e impervio. L'autocolonna era composta da automezzi molto eterogenei per caratteristiche di velocità, portata, ingombro.

Scendendo nei dettagli: 118 Lancia R0, 18 Fiat 634 e 13 motocicli Guzzi del 314º e del 318º Autoreparto dell'Autogruppo Pesante di Manovra; 164 Ford, 30 Chevrolet, 4 Fiat 508 M, 13 motocicli Guzzi, 24 ambulanze Spa 25 C 10, 10 autobotti Fiat 18 BL e 3 autovetture Fiat del 1º e 2º autoreparto di Manovra e sezione mista ambulanze del LXV Autogruppo di Manovra; 430 autocarri di vario tipo del 1º Autogruppo autocarri civili; 250 autocarri di vario tipo del 2º Autogruppo autocarri civili.

Man mano che si procedeva, si rendevano necessari lavori di rafforzamento del terreno che franava di continuo per il peso dei veicoli e l'azione disgregatrice della pioggia. Si procedeva tra fango e rocce, allargando curve, rettificando la pista, guadando ruscelli divenuti torrenti. Ma lo spirito di sacrificio e la volontà degli autieri alla fine ebbero la meglio su tutti gli ostacoli: Quoram venne raggiunta.

Qui si provvide al caricamento della divisione «Sabauda» e all'articolazione delle unità automobilistiche in scaglioni di marcia con funzioni tatti-

che. Ciascuno scaglione era dotato di viveri di riserva e munizioni per 20 giornate di autonomia, e comprendeva autobotti e autoambulanze attrezzate. I 220 chilometri che separano Quoram da Dessié dovevano essere coperti a tempo di record, per l'incalzare delle grandi piogge; da Dessié sarebbe poi partita, in tempi brevissimi agli ordini di Badoglio, la grandiosa autocolonna per l'ultimo balzo verso Addis Abeba.

Il movimento fra Quoram e Dessié, lungo la cosiddetta «strada imperiale» fatta costruire dal Negus, specie lungo la discesa che porta alla piana degli Azebò Galla, fu di grande difficoltà; ciononostante le autocolonne, fra il 21 e il 25 aprile, si riunirono a Dessié.

Anche qui, come alcuni giorni prima a Quoram, venne costituita una nuova base logistica, sempre facendo uso degli automezzi destinati alla marcia su Addis Abeba. Tutto era ormai pronto per il grande balzo. La situazione logistica, grazie all'intelligente sforzo di tutti, superava ogni più rosea aspettativa. Il 23 aprile il maresciallo Badoglio assumeva personalmente il comando e il 26 aveva inizio la partenza scaglionata di quell'autocolonna che il 5 maggio sarebbe giunta ad Addis Abeba scrivendo una pagina, nella storia dei reparti automobilistici, intrisa del sapore della leggenda.

La colonna autocarrata, composta da 1725 automezzi più uno squadrone di carri veloci e dagli automezzi speciali con le artiglierie, lungo gli oltre 400 chilometri della pista Macfud-Debra-Brehan, si snodava con una profondità di 25 chilometri. Era preceduta da un gruppo di battaglioni eritrei che, partiti il 24 aprile da Dessié al comando del colonnello Di Meo, dopo aver superato qualche lieve resistenza, si erano attestati nella piana di Coli.

La partenza venne scaglionata tra i giorni 25, 26 e 27 aprile; nel frattempo si erano aggiunti altri 110 automezzi con il Comando Superiore ed inviati speciali, portando il numero complessivo a quasi duemila unità.

La marcia dell'autocolonna non incontrò ostacoli da parte del nemico. L'imperatore Hailé Selassié non aveva più truppe da opporre, dopo la sconfitta subita al lago Ascianghi.

Terribili erano invece le difficoltà imposte dalle condizioni della pista. La colonna era costretta ad arrestarsi continuamente per gli smottamenti e le frane. Gli automezzi vennero quasi trascinati su per i pendii di cento montagne. Gli uomini si nutrirono di gallette e scatolette per i primi giorni, poi neppure di quelle.

Superarono con fatica la zona paludosa del Borchennà, il guado del Roboi tra correnti impetuose, le pendenze improvvise, con curve a strettissimo raggio di quella pista senza massicciata. Attraversarono, con la forza della disperazione, vallate e fiumi impaludati, scavalcarono passi impervi e interruzioni improvvise, mediante lavori di ricostruzione non facili, e con coraggio e abilità giudicati dai giornalisti al seguito, sia italiani che stranieri, al limite dell'impossibile.

Una di queste interruzioni tra i tornanti del Turmacher, in una zona a strapiombo a 2500 metri di altitudine, richiese 36 ore di lavoro massacrante per ricostruire un sostegno alla pista franata. Da lì, ad uno ad uno passarono gli automezzi, quasi sospinti, sorretti tra il vuoto e la parete della montagna. Ma al di là del Turmacher, il 5 maggio alle ore 16, dopo 10 giorni di «percorso eroico» fu avvistata la meta tanto sofferta: Addis Abeba, mollemente sdraiata nella sua immensa conca. La «marcia della ferrea volontà» era stata portata a compimento.

La percentuale di perdite, pur nelle condizioni rappresentate, fu minima: 2% per gli automezzi militari, 5% per quelli civili.

I reparti automobilistici, per il comportamento dei propri quadri nella guerra italo-etiopica, ottennero la medaglia di bronzo al valor militare con la seguente motivazione:

«Durante la campagna svoltasi in aspro territorio di montagna, quasi privo di strade, seppe, con l'elevato senso del dovere e con sacrifici solo sopportabili con la più ferrea disciplina e il più alto spirito di patriottismo, assolvere i più difficili compiti. Ricorrendo anche al combattimento e segnando con il proprio sangue la via delle autocolonne, recava ai camerati quanto loro occorreva per vivere e combattere».

Storia di alcuni reparti

I reparti automobilistici, seguendo le unità di cui erano supporto, si divisero in mille rivoli, corrispondenti a mille storie diverse, ma tutte accomunate dalle stesse condizioni di clima, dalla mancanza di ogni limite alla fatica, dall'imprevisto sempre dietro l'angolo.

Con le testimonianze scritte e i dia-

ri di alcuni protagonisti, si può ripercorrere il cammino di alcune di queste unità, che fungeranno anche da portavoce per quelle che, non avendo avuto la fortuna di una «penna facile» al seguito, resteranno anonime, e potranno vedersi riconosciuti i propri meriti soltanto specchiandosi in quelli acquisiti dall'intero Corpo Automobilistico.

(Da una memoria del maggiore Luigi Mennielli)

La *Seconda Officina Mobile Avanzata*, impiantata ad Adua, a seguito dell'avanzata delle truppe della Somalia al comando di Graziani, dovette trasferirsi a Gimma, distante ben 1700 chilometri, con un'autocolonna di 120 mezzi carichi di materiali e macchinari, percorrendo con essi piste e sentieri appena tracciati e guadando fiumi.

A Gimma vennero costruiti edifici in muratura per abitazioni, e ricoveri automezzi, nonché magazzini per le parti di ricambio per gli automezzi della colonna del generale Geloso i quali, per il fondo stradale accidentato, erano soggetti a frequenti inefficienze.

Con l'arrivo dell'officina, giunse anche l'illuminazione elettrica per tutto il centro abitato, con l'utilizzazione di gruppi elettrogeni.

Terminata la guerra fu anche impiantata una segheria per il taglio di tavolame pregiato per la costruzione dei mobili e infissi dei comandi e reparti che man mano si installavano nel territorio.

Fu anche costruito un mulino per la sfarinazione dei cereali.

Altra impresa dell'officina fu l'approntamento di 100 autovetture «Ardita» che sarebbero state utilizzate da Graziani, in un'autocolonna di ispezione con a capo il Duca d'Aosta, per visitare, in un giro di 2000 chilometri, le miniere d'oro e di platino del Gallo-Sidamo ed esaminare le possibilità di sfruttamento della zona.

(Stralciando dal Diario Storico del 107º Autoreparto Autocarrette)

Il *107º Autoreparto Autocarrette*, con tutto il personale debitamente indottrinato sugli scopi della missione, partiva il 4 dicembre del 1935 da Napoli sul piroscafo «Calabria». Dopo un viaggio travagliato da tempeste, sostava il 9 dicembre a Porto Said. La traversata del Canale di Suez: un autentico tripudio di saluti e di auguri da parte di connazionali per tutta la lunghezza della sponda. Il 14 sbarcava a Massaua e si attendava nell'accampamento di Campo di Marte. In una settimana giunsero le autocarrette e tutti i materiali occorrenti (quella di far arrivare gli uomini prima ancora dei mezzi per vivere e operare sarà una lunga costante nell'Esercito Italiano) e, il 24 dicembre, una prima autocolonna effettuò un carico di viveri a Mahabar e Decameré: 22 ore di viaggio, tanto per assaggiare. Il 25, Natale, rancio speciale. Il 3 gennaio del '36 ogni sezione venne dotata di una mitragliatrice Breda montata su un'autocarretta, e nei giorni successivi vennero effettuate esercitazioni di guida: su qualsiasi tipo di terreno le autocarrette diedero risultati estremamente positivi, specie per l'efficacia degli ammortizzatori.

Il 13 il reparto venne trasferito a Corbaria, presso Decameré, dove si apprestarono le fortificazioni e i sistemi di vigilanza, usando i fasci di luce dei fari delle autocarrette per l'illuminazione esterna. Fino alla fine del mese vennero effettuate esercitazioni di guida che, per il particolare tipo di veicolo, erano necessarie anche a chi aveva lunga esperienza di guida. Intanto il 107º si arricchiva di due nuove sezioni.

I primi 20 giorni di febbraio trascorsero in una spasmodica attesa, con le truppe che fremevano in vista di un ordine di partenza che sembrava immediato.

Finalmente, il 23, partenza. Alla velocità di 12,5 km orari le autocolonne, partite da Corbaria, passando per Adi Ugri e Adi Qualà, giunsero il 24 ad Adua, da dove caricarono munizioni per portarle ad Axum. Non lontano, sulle alture circostanti la piana di Selaclacà, le divisioni «Gavinana» e «XXI Aprile» stavano per dare inizio alla battaglia.

Il 28, alle 13, la «Gavinana» era più avanti. Raggiunta anch'essa, un annuncio concitato: i mitraglieri, in prima linea, non avevano munizioni sufficienti per la notte. Non importa, avanti! passando dove era impossibile, abbattendo muretti, rovesciandosi e raddrizzandosi, le autocarrette raggiunsero e alimentarono la prima linea. Nei tre giorni seguenti, con una spola ininterrotta, vennero trasportati 4500 quintali di munizioni.

«Le autocarrette del Sten. Contini – si legge nel diario – e di altre sezioni, provenienti da Axum, si fermano a quota 2140 per rifornire di munizioni la divisione «XXI aprile». Contemporaneamente si ha notizia che alcuni battaglioni di fanteria sono a corto di muni-

zioni per la notte. Non necessita l'ordine di rimettersi in marcia. Si rimuovono muretti alzati dalla difesa nemica, si superano ostacoli di ogni genere, ci si rovescia con il carico che si recupera ma, infine, il reparto di autocarrette è in linea con i reparti della «Gavinana», per porgere loro le munizioni e ripartire. E ancora si va avanti. L'ordine è di arrivare fino a Dembeguinà. Ci si muove in mezzo ai roccioni, ai cespugli, si superano fossi, scarpate ripide. La linea della montagna, a sinistra di chi guida, indica la rotta. Sono le ore 24 del 4 marzo 1936. Da tutte le parti la colonna è circondata dalle stoppie incendiate. Si giunge infine in una piccola radura immersi nelle ombre della notte, in mezzo a terreni sconfinati. Il comandante legge la nostra paura e ci consente una sosta. La distanza comunicataci, fra Selaclacà e Dembeguinà, dall'Ufficio Servizi del IIº C.A., era di gran lunga inferiore a quella reale.

Non si può procedere oltre. I conduttori sono inchiodati al volante da 18 ore. Nascono dubbi angosciosi sull'esattezza della direzione seguita. Si pernotta, dopo aver predisposto il servizio di guardia ai mezzi parcati. Si riparte alle ore 5 del mattino seguente e finalmente si ha la certezza di essere nella giusta direzione. Incontriamo i carri armati del capitano Crippa e le autocarrette del tenente Ciarpaglini eroicamente caduti nel dicembre dell'anno scorso. Gli eroi sono ancora ai loro posti di combattimento. Si osserva un minuto di raccoglimento per rendere gli onori a coloro che si sono immolati per la Patria».

Finalmente la divisione, che altrimenti sarebbe rimasta senza viveri, era stata ritrovata; il tutto, con una percorrenza di appena 80 chilometri, fatti in 1ª e 2ª marcia.

Le autocarrette continuarono per giorni a fare la spola per trasporti di viveri fino a che la sistemazione sommaria delle piste non consentì il transito di mezzi più pesanti.

Il 107º continuò ancora ad effettuare servizi in tutti quei terreni dove nessun altro mezzo avrebbe potuto passare.

Ai primi di aprile cominciarono a farsi sentire i primi gravi effetti dei forti tormenti cui le parti meccaniche erano andate soggette; molte autocarrette si resero inefficienti e i ricambi non si trovavano.

Al reparto venne assegnato il ciglione sinistro del fiume Tacazzé.

L'autocolonna si mosse alla stessa velocità con la quale i genieri, davanti, aprivano la strada, fino a che fu costretta ad arrestarsi, un giorno e una notte, non potendo avanzare per un tratto roccioso di cento metri che occorreva far saltare, nè invertire la marcia per mancanza di spazio per la manovra.

Il 13 maggio del 1936, il 107º passava alle dipendenze del 4º Corpo d'Armata.

Una colonna di carrette (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 6

(Dai ricordi del sergente maggiore Nicolino Fumei)

Il 27º *Autoreparto* del XII Autogruppo d'Intendenza A.O. venne formato a Torino, con elementi della forza in congedo, ai primi di agosto del 1935.

Imbarcato a Napoli il 24 dello stesso mese, giunse al porto di Massaua il 31, con qualche mese di anticipo rispetto ai materiali e agli automezzi (cosa faranno mai gli autieri, senza gli automezzi?...)

Il suo arrivo venne accolto da un clima talmente torrido che alcuni degli stessi indigeni dovettero ricorrere alle cure dei nostri sanitari per malori provocati da colpi di sole.

Alla fine di settembre, la sezione Comando si trasferì a Decameré, sull'altopiano eritreo, dove il clima era decisamente più mite, e questo valse a rimettere in forze gli uomini duramente provati dal clima equatoriale di Massaua.

Nel mese successivo arrivarono automezzi e materiali, con i quali vennero rese efficienti le 5 sezioni in organico all'Autoreparto, dotate ognuna di 24 Ceirano 50/C a gomme piene e di una moto Guzzi 500. La sezione Comando era invece dotata di 3 autocarri leggeri, 6 moto Guzzi 500, e una «Balilla» tipo coloniale per il comandante.

Ai primi di ottobre, con l'inizio delle ostilità, il reparto fu dislocato a Mai Serau, sul confine etiopico, e quindi varcava il confine ad Adigrat, a fornire supporto alle truppe in fase di avanzata.

Trasferimento successivo a Enda Jesus (Macallè) poco a nord dell'Amba Alagi.

Caduto l'Amba Alagi, e distrutte le ultime forze etiopiche costituite dalla «guardia imperiale», il 27º si portò a Dessié, passando per il lago Ascianghi e il duro passo di Alomatà. Qui gli automezzi vennero impegnati in trasporti di viveri, munizioni, carburanti e materiali vari per il consolidamento della base di Dessié. Non furono poche le notti caratterizzate da pochissime ore di riposo, con partenza all'alba e rientro a notte inoltrata.

I trasporti costituivano infatti un grave problema in un paese dove le distanze si misuravano a volte in migliaia di chilometri, in zone montuose con passi attorno ai 3000 metri di quota, e senza la minima parvenza di strade. Gli autocarri arrancarono in colonne interminabili su piste polverosissime (le congiuntiviti erano all'ordine del giorno), su dirupi vertiginosi dove una seria avaria costringeva, per l'impossibilità di ogni manovra, a rovesciare l'autocarro nel burrone per consentire agli altri di proseguire. Né più agevole era il guado dei torrenti di fondo valle. E mentre i mezzi avanzavano, gli autieri si alimentavano, per settimane, con gallette e scatolette di carne; gallette e carne, carne e gallette...

L'autoreparto che, assieme al 28º costituiva il XII Autogruppo, venne sciolto nel marzo del '37, quando i pochi uomini e mezzi superstiti furono trasferiti al 4º Autoraggruppamento di Asmara, da cui avvenne il rimpatrio.

Le vicende dei seguenti reparti vengono ricostruite stralciando dai loro Diari Storici giacenti presso lo SME-Ufficio Storico. Si tratta, è doveroso premetterlo, di una succinta selezione degli stessi diari, scelti a titolo esemplificativo. Altre unità sono state escluse dalla presente esposizione, in parte per non appesantire ulteriormente l'opera, che diverrebbe altrimenti troppo ponderosa. La mancata scelta di alcune è dipesa, tuttavia, dalla materiale impossibilità di tradurre gli stessi diari in un testo di una qualche velleità letteraria. Si tratta di resoconti impeccabili, redatti con una precisione quasi maniacale, utilissimi per qualsiasi genere di ricerca, ma emanano lo stesso calore che potrebbe sprigionarsi da una... lista per la spesa; in pratica, un elenco giornaliero di comandate di automezzi, ripetuto per 365 giorni all'anno. Di altri, l'enfasi e la retorica tipici del clima politico dell'epoca, ci hanno fatto sorgere qualche dubbio circa il minimo di obiettività che dagli stessi diari si vorrebbe pretendere.

I diari più vivi ed umani sono sempre, tuttavia, quelli dei reparti a livello minore, quelli cioè più vicini al luogo e al momento in cui si vive, si soffre, si lavora.

Il 52º *Autoreparto Pesante* si era costituito a Firenze il 21 giugno del '35, ed era sbarcato a Massaua il 25 luglio successivo. Le condizioni climatiche erano terribili, se si pone mente alla data, e furono proprio queste a causare la prima vittima: il giorno successivo all'arrivo, il sottotenente Didier, comandante di uno degli scaglioni, perdeva la vita per un colpo di sole. Caldo soffocante, e mancanza di acqua; e sulla banchina c'erano 200 Fiat 18 BLR in attesa di essere caricati.

Tutta la notte seguente l'arrivo, fu trascorsa dagli autieri a rimettere in se-

sto gli automezzi, e al mattino una parte di essi si avviava ai posti di caricamento. Il 18 la prima colonna, con i mezzi carichi di materiale del genio, si avviò verso Coadit. Gli altri, i meno in gamba, rabberciati alla meglio, partirono invece per Mai Egadà, ma a causa della messa a punto sommaria e della mancanza di cavi di traino, fu necessario effettuare numerose soste per rimettere in movimento quelli che man mano si fermavano. Le ruote affondavano penosamente nella sabbia, ma il tormento maggiore, per uomini e mezzi, era la mancanza d'acqua.

Il 4 agosto, finalmente, gli antichi gloriosi autocarri vennero versati all'Autogruppo Eritreo.

Il 7 arrivarono le macchine della 107ª Sezione, orribilmente spogliate e saccheggiate: quasi tutte erano mancanti dei fari, delle coperture di scorta, delle dotazioni, e a qualcuna era stato asportato anche l'alimentatore.

Con queste macchine, il 52º cominciò subito ad operare a pieno ritmo, fornendo servizi a getto continuo e giungendo talvolta a sommare, tutti insieme, una percorrenza giornaliera di 100 mila chilometri. Uomini e mezzi non si concedevano sosta, per i preparativi in vista di operazioni che si dicevano imminenti.

Il 3 novembre prese avvio la conquista di Macallè e il 52º, al completo, fu chiamato a rifornire di viveri i combattenti. Più aumentava il lavoro, più il reparto veniva rinforzato con nuove autosezioni... e viceversa.

Anche l'officina non si concedeva respiro e, dopo due mesi di attività, ogni mattina gli automezzi erano sempre pronti a ripartire. Cominciarono a piovere i primi elogi, come quello del tenente colonnello Ottorino Gendusio (troveremo di nuovo, e altrove, questo nome) comandante dell'Autogruppo Eritreo.

In gennaio, giorno e notte, gli autocarri percorsero le piste di Macallè e di Passo Aurieu; spesso si rientrava la sera tardi, per ripartire la notte stessa.

Il 22 gennaio la 359ª Autosezione fu coinvolta nel fatto d'armi di Hausien-Addi Zubbada, e il tenente Pietro Figà Talamanea (già ricordato) venne proposto per una decorazione al valor militare.

Il 29 febbraio, il 52º fu presente e attivo quando cominciò la battaglia di Axum, con i Ceirano che portavano fin sulle prime linee viveri e munizioni. Nel corso della battaglia dello Scirè un ufficiale ricognitore, sorvolando il campo di battaglia, dichiarò di aver visto degli autocarri frammisti alle truppe italiane avanzanti: erano i Ceirano del 52º, andati a rifornire le truppe della «Gavinana» e della «Gran Sasso».

Ad ogni rientro, gli autisti trovavano un nuovo ordine di partenza. Il tempo per riposare era solo quello impiegato dai loro compagni a fare il pieno e a riparare gli pneumatici.

Seguendo l'avanzata, il reparto giunse sul ciglione del Tacazzé. Era ormai necessario spostare in avanti i magazzini.

Trasferitosi esso stesso a Selaclacà, il 52º cominciò a trasportare il materiale necessario al genio per costruire nuove strade. In molti punti, dove il terreno non consentiva il passaggio, era lo stesso autista che, sceso dal mezzo con pala e piccone, si costruiva la strada. A volte si impiegavano ore e ore per coprire una manciata di chilometri! Viaggi continui, giorno dopo giorno, a Dembeguinà, Gabreu, Tacazzé, a portare materiali, viveri, munizioni.

Merita riportare testualmente alcuni passi del diario.

«Non si bada più all'ora; un tempo ci si ricordava di riposare la notte, di mangiare a mezzogiorno e alla sera. Oggi non si sa più che giorno, che mese sia. Il tempo si misura a chilometri e a quintali; i ricordi si datano dalle battaglie e dai viaggi.

Le balestre, angoscia segreta! Si sa che l'officina ne è sprovvista: una rottura renderebbe la macchina inefficiente.

Questa è la guerra degli automobilisti, piena di insidie e di fatiche. Non basterebbe l'ordine ricevuto, per spingere ogni giorno, ogni notte, in un faticoso mondo fatto di curve, di cunette, di polveroni e di chilometri infiniti che bisogna lasciar scorrere sotto le ruote, se non ci fosse qualcosa di più: il desiderio di andare avanti. Ci vuole coraggio, credo, anche a fare questo. Da quando i nostri Ceirano sono sbarcati in Africa, quasi un anno fa, non ci siamo fermati mai!»

Il 14 aprile l'Autoreparto si spostava a Dembeguinà. Dal 22 al 30 venne trasportata l'intera 5ª Divisione CC.NN. i cui componenti restarono ammirati dalla disciplina e dall'efficienza degli uomini del 52º, dal loro senso del dovere, e dall'ottimo stato di manutenzione delle macchine.

Un solo tarlo, silenzioso, rodeva l'animo del comandante, il capitano Vit-

CAPITOLO 6

torio Polizzi: il non aver più notizie di alcune sue autosezioni, sperdute chissà dove. Da tempo non si sapeva più nulla della 359ª, della 34ª, della 165ª. Le sole notizie che arrivavano, avevano la forma di proposte di punizioni per alcuni autieri. «Punizioni per soldati che non so neppure dove siano!» è il commento amaro del comandante. Una situazione caotica: lo stesso Comando dell'Autoraggruppamento si dichiarava impotente a ricomporre l'Autoreparto.

Si marcia verso Addis Abeba. Le parole che chiudono il diario sono estremamente toccanti. Ci par quasi di vedere il capitano Polizzi, come il comandante di una nave naufragato in un'isola deserta e ignaro della sorte dei suoi marinai, nell'atto di vergare le ultime righe di un messaggio che egli sta per affidare a una bottiglia tra le onde; righe che sembrano pervase da un inespresso sentimento di speranza, quasi un timido, tenero arrivederci:

«La 360ª e la 361ª sono a Gondar; la 34ª, la 359ª, e la 165ª, forse oggi, sono in marcia verso la capitale etiopica!»

Il *306º Autoreparto* della Divisione «Sila» giunse a Massaua l'8 ottobre 1935, a operazioni già avviate, e già il 10 la sua prima autocolonna partiva per Decameré. Saltato il pasto serale, si scaricò tutta la notte, per ripartire l'indomani e tornare a Massaua, previo salto anche del pasto meridiano.

Era trascorsa giusto una settimana dall'arrivo, e già i primi uomini entravano in ospedale vittime degli effetti climatici, e i primi automezzi si rendevano inefficienti per mancanza di ricambi.

Ancora una settimana, e toccava anche al 306ª incappare in un inconveniente purtroppo frequente per le unità automobilistiche, non solo in Africa. Gli autieri andavano, e i reparti che fruivano dei loro servizi non li lasciavano più tornare in sede; si rese necessaria la partenza di un ufficiale, latore di un ordine scritto del Comando Base di Massaua, per farli rientrare.

Il 2 novembre, mentre il clima a Massaua si stava facendo più sopportabile, il reparto si trasferì a Senafé, una conca verdeggiante a 2460 metri di quota, con fortissime escursioni termiche tra giorno e notte. «Nuvole vaganti in cielo richiamano il cielo della nostra Patria», sono le nostalgiche parole dell'estensore. Ma non c'era tempo per godere del paesaggio: le macchine dovevano partire subito per Ghinda, cariche del materiale necessario alla divisione.

Cominciava a piovere, la divisione avanzava e, mentre una sezione la seguiva, il resto del reparto si dedicava al recupero degli automezzi rimasti fermi lungo la strada già percorsa. Il 14, l'Autoreparto si trasferì a Nogorò, località dotata di miglior clima, con minori escursioni.

Non c'erano risorse locali sulle quali la «Sila» potesse far affidamento, perciò il 306º fu costretto a provvedere ad ogni sua necessità, percorrendo terreni sui quali il «primo solco» mai tracciato era proprio quello delle ruote degli automezzi.

Il reparto disponeva ora di 178 Fiat 618 e 60 autocarrette ma, mentre queste ultime compivano meraviglie su ogni tipo di terreno, i primi rompevano tutte le sospensioni. Per mancanza di ricambi, si era costretti ad andare periodicamente presso l'officina di Adigrat a prelevare, dai mezzi colà ricoverati, le parti buone e con esse riparare quelli inefficienti in sede.

Il 26 novembre, cambio al vertice: giunta notizia dell'avvicendamento di De Bono con Badoglio, una speranza si accese nell'animo dei soldati: che ora si procedesse con maggiore rapidità e decisione.

L'8 dicembre, con il reparto stanziato ora a Mai Macden, anche una messa al campo apparve come un efficace diversivo alla diuturna fatica.

Il 16 dicembre, il reparto cambiò sede e dipendenza: Enda Iesus, a disposizione del III Corpo d'Armata.

Per giorni e giorni, viveri e munizioni, munizioni e viveri. Natale e Capodanno, non avevano nulla che li rendesse giorni diversi dagli altri; solo il 3 gennaio del '36, l'arrivo di alcuni pacchi dono fece capire agli autieri che, da qualche parte del mondo, era stato Natale. Si parlava di un'offensiva imminente, che veniva però rinviata sine die.

Solo il 19, finalmente, il C.A. mosse in avanti, e il reparto si trovò a rifornire la grande unità senza, contemporaneamente, cessare di assistere la «Sila». Era la battaglia del Tembien. Il 24 si disse che la battaglia era terminata, ma il fatto che il servizio dei rifornimenti restasse invariato, lasciava forti dubbi sulla veridicità della notizia; dubbi che svanirono l'8 febbraio, quando alcuni ufficiali vennero inviati fino a Gobat, sotto l'Amba Aradam, per ricognire le nuo-

ve strade sulle quali far avanzare gli automezzi.

Dall'11 al 16 febbraio si udì tuonare il cannone, fino all'annuncio della vittoria, da tutti festeggiata, contro il ras Mulughietà. La «Sila» però si era spostata in avanti, oltre l'Amba Aradam, mentre la sede del 306º era sempre Enda Iesus: occorrevano ora due giorni di viaggio per rinfornirla. Mai come in questi giorni si sentì la mancanza di un Comando del Corpo Automobilistico organico e indipendente, perché tale non era l'Ufficio Servizi del C.A., composto da gente incompetente e incapace, nonostante le reiterate richieste del comandante del 306º, di emanare l'ordine di spostare la sede dell'Autoreparto, in modo da accorciare l'inaccettabile lunghezza del braccio dei rifornimenti. Le autocarrette andavano in pezzi; gli autisti, stremati, altrettanto.

Il 22 un'autocarretta era finita in un burrone, ma correva voce che il conduttore se la fosse cavata. Una sola, la causa dell'incidente: le 20 ore consecutive da che l'autista alla guida. Ormai la «deficienza» (in tutte le accezioni del termine) dell'Ufficio Servizi, aveva reso inefficienti il 70% dei mezzi.

Il 28 febbraio era presa l'Amba Alagi, senza colpo ferire. L'Ufficio Servizi continuava a brillare per la sua impermeabilità a ogni richiesta.

«Ormai – commenta il capitano Trasatti nel suo diario – se ci ordinassero ora il trasferimento, non potremmo più effettuarlo per mancanza di mezzi marcianti: le balestre sono più quelle di legno che quelle di ferro!»

Il 4 marzo finalmente l'Autoreparto cessò la sua dipendenza dall'Ufficio Servizi, ma nonostante ciò, dovette attendere fino al 15 per veder pervenire l'ordine di spostarsi ad Adi Golagul.

Restava ad Enda Jesus quasi un intero autoreparto costituito da macchine inefficienti: 36 autocarrette e 61 Fiat 618.

Nella nuova sede, nessun servizio per giorni e giorni, ma solo per la totale impossibilità di scendere a fondovalle, a Fenaroà, per via di una ripidissima discesa che impediva il transito di qualsiasi mezzo. Solo il 21 marzo, dopo aver aperto una strettissima via a secchi tornanti, si riuscì a far scendere il primo automezzo. Durante la stessa notte, uno alla volta, si riuscì a far scendere altri 24 automezzi, ma si dovette attendere fino al 5 aprile, perché altri, dopo un allargamento della stessa strada, potessero passare.

L'8 aprile giunse l'ordine di preparare una colonna di autocarrette per la marcia su Addis Abeba. Un fremito corse per le spalle di tutti, per giorni e giorni gli autieri si sentirono tutti elettrizzati.

Il 17 aprile il capitano Trasatti, tra la tristezza generale, lasciava il Comando; un rammarico in tutti: quello di non avere con sé, a dividere la gioia del trionfo nella marcia sulla capitale, quel comandante che aveva diviso tutti i disagi e le fatiche con i suoi uomini. Nessuno poteva ancora immaginare che il capitano Trasatti sarebbe stato invece l'unico a partecipare alla colonna, ma non più come comandante del 306º.

Il diario si chiude il 30 aprile, con la certezza della Vittoria.

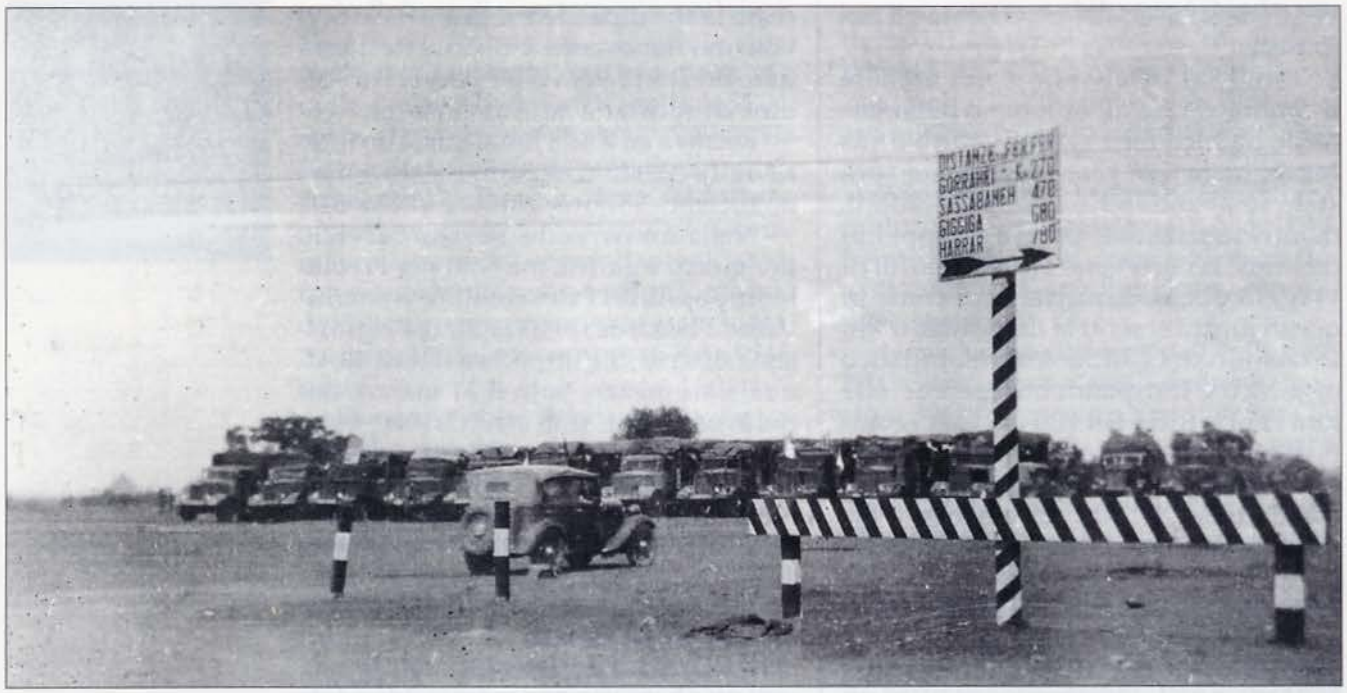
SUL FRONTE SOMALO

Un fronte secondario della guerra italo-etiopica, ma non per questo meno intenso e di minore impegno per gli automobilisti, fu quello della Somalia. Qui, dopo i fatti di Ual-Ual, e in previsione dell'eventuale conflitto con l'Etiopia, – come avvenuto per la «Gavinana» in Eritrea – era stato disposto l'invio della «Peloritana».

All'inizio delle ostilità, le forze italiane ammontavano a 50 mila uomini, metà dei quali indigeni, con un centinaio di cannoni, 60 carri armati e altrettanti aerei.

Governatore della Somalia, era il maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, figura di vero soldato, severo con gli altri ma ancor più con se stesso, per nulla incline alle mezze misure, comandante temuto ma allo stesso tempo rispettato e ammirato dai propri uomini. Molti gli aneddoti resi dai testimoni atti a delineare la figura dell'ufficiale. Uno per tutti.

Tra i primi automezzi inviati per la condotta della campagna sul fronte somalo, ve n'era uno dotato di particolari attrezzature (branda, lavabo, fornello, ecc.) destinato allo stesso Graziani. Fu lo stesso maresciallo, partendo dalla considerazione che un autocarro trasportava giornalmente viveri per mille uomini, a ordinare che tutta l'apparecchiatura venisse smantellata e che



Fer Fer, ultimo paese italiano sul fronte somalo all'inizio delle operazioni (foto Nilo Lunazzi).

l'automezzo fosse utilizzato per la collettività, al pari di tutti gli altri.

Le operazioni su questo fronte videro una lenta avanzata verso l'interno.

Tra gli episodi principali, vanno segnalati le battaglie di Gimma, di Harrar, la presa di Sassabaneh, di Giggiga e quella determinante di Neghelli.

Non doveva essere però Graziani ad entrare ad Addis Abeba. I soliti accordi di palazzo avevano deciso che protagonista dell'ingresso trionfale avrebbe dovuto essere Badoglio. Si potrà ben comprendere il gesto di stizza di Graziani quando, in occasione di un ricevimento, si sentì rinfacciare, poco diplomaticamente, da un giornalista, l'eccessiva lentezza delle operazioni. Graziani diede subito ordine che l'inviato venisse immediatamente messo sulla prima nave in partenza per l'Italia.

Arrivo e organizzazione dei reparti automobilistici

Al momento della partenza della «Peloritana», operante in colonia era l'Autogruppo Misto della Somalia, che in quel periodo era in fase di riordinamento e di sistemazione con gli uomini e i materiali che, ad ogni arrivo di piroscafo, affluivano dalla madrepatria.

Esso disponeva di automezzi di vario tipo, italiani e stranieri, di modello antiquato e comunque insufficienti ai bisogni della colonia.

Dopo Ual-Ual erano stati requisiti automezzi, e relativi conduttori, già esistenti sul posto, per sopperire alle necessità del momento, e quando questi vennero restituiti ai rispettivi proprietari, la situazione si fece preoccupante; non migliorò di molto quando il 9º Centro Automobilistico inviò una sezione di Spa 25 C/10 ed il 7º una di Ceirano 47.

Le piste erano in pessimo stato, e divenivano impraticabili con le piogge; le distanze da Mogadiscio, centro di rifornimento dei vari presidi, erano enormi.

Al termine delle autocolonne, gli automezzi rientravano in gran parte inefficienti e, poiché era sempre necessario che ripartissero immediatamente, l'officina dell'autogruppo disponeva di motori completi e di trasmissioni pronti a sostituire gli analoghi complessivi inefficienti. Questi ultimi venivano perciò riparati mentre gli automezzi erano in autocolonna.

Ad una prima richiesta di rinforzi, lo Stato Maggiore rispose che le condizioni interne del Paese, per il momento, non lo consentivano.

Su ordine del governatore, generale Graziani, nell'aprile del '35 fu lo stesso Governo della Somalia ad ordinare negli Stati Uniti un migliaio di autocarri Ford 8 V, seguiti da altri autocarri Dodge e quindi da Katerpillar con relativi rimorchi, e qualcuno fornito di disboscatore.

Con l'arrivo dei Katerpillar si costituì un autogruppo apposito. Prima dell'inizio del conflitto arrivarono degli autoreparti di Fiat 634 e di Lancia RO.

Con l'arrivo della «Peloritana», le unità automobilistiche si arricchirono della presenza del XXXII Autogruppo.

Nel maggio del 1935 il comando delle unità automobilistiche venne assunto dal tenente colonnello di artiglieria Tullio Nicolardi, ufficiale rigido, autoritario, non sempre sereno nel giudicare uomini e cose, ma dotato di profonda competenza automobilistica e grande senso organizzativo. Godeva della fiducia del governatore, tanto che era stato lo stesso Graziani a volerlo con sé in Somalia.

Fu per iniziativa di Nicolardi che all'8º chilometro della strada Mogadiscio-Afgoi sorse un imponente complesso di fabbricati dove furono sistemati i magazzini di parti di ricambio e di materiali vari. C'erano inoltre le grandi officine, gli alloggi per la truppa, per sottufficiali e ufficiali, per il personale civile, le mense, la foresteria, le palazzine del comandante, l'autoraggruppamento, gli uffici vari e una chiesetta dedicata a San Cristoforo, le cui campane furono donate da tutti gli automobilisti della Somalia.

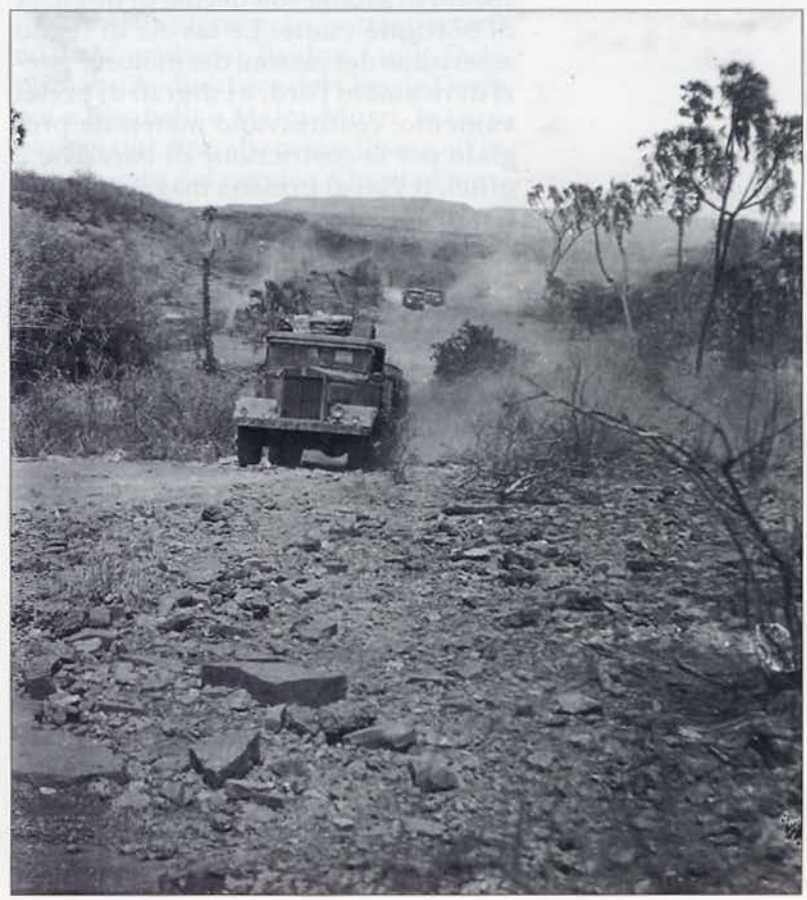
«8º Chilometro», sarebbe diventato il nome stesso dell'intero grande complesso che, per gli automobilisti, per tutto il tempo trascorso in Africa, assunse quasi le funzioni rassicuranti di una seconda piccola patria.

Nel giro di due anni, dai due reparti iniziali (l'Autogruppo Misto di Somalia e il XXXII giunto al seguito della «Peloritana») all'8º chilometro venne a costituirsi un formidabile complesso di automobilismo che, al termine della campagna, comprendeva 33 autoreparti, con 3782 autocarri ordinari, 343 speciali, 185 trattori katerpillar.

Tutto questo immenso complesso era racchiuso in 41 chilometri di reticolato inizialmente costruito a difesa, mentre davanti alla costa stazionavano dalle 18 alle 22 navi insieme a 3 o 4 petroliere.

Poco lontano, al 4º chilometro, si andava invece sviluppando un grande aeroporto i cui velivoli, alzandosi in volo, sfioravano gli automezzi sulle alture e davano la sveglia mattutina agli autieri.

Le piste erano in pessimo stato, e divenivano impraticabili con le piogge (foto Ferdinando Chinellato).



Visione parziale del famoso «8º Chilometro» (foto Bruno Galiazzo).

Anche il deposito di carburanti vedeva un grande sviluppo. Alla fine del 1936, ogni reparto in sede disponeva di tanti fusti vuoti da poter costruire lunghi e fitti muri di cinta attorno al proprio parco e, in una gara di estetica, pittoreschi archi di ingresso con scritte e addobbi. Sotto i tendoni della truppa, gli autieri avevano pavimentato ogni spazio di sabbia con decine di migliaia di bottiglie vuote. Le tavole di legno americano dei cassoni dei motori e pezzi di ricambio Ford, e i murali di prelevamento, costituivano materiale pregiato per la costruzione di baracche e uffici. Il viavai presso i magazzini materiali era incessante.

Ma se la vita dei reparti era intensissima per il servizio di automezzi sempre più richiesti nelle esigenze di vita dell'A.O. sud, il complesso delle officine in muratura andava sempre sviluppandosi in misura tale da destare stupore, ed occupava anche un notevole numero di operai civili.

Ogni giorno all'8º chilometro era un fervore di attività costituito da arrivi e partenze in successione di incessanti autocolonne che portavano la vita a tutto il territorio dell'Africa Orientale.

La messa al campo, nei giorni festivi, comprendeva lo schieramento di quasi tutti i presenti.

Al di là degli alloggi, la grandiosa sala della mensa ufficiali era proprio di fronte all'aeroporto, nonché di fronte alla nuova strada che dall'altura scendeva verso la ben nota sbarra d'ingresso e sulla quale si potevano ammirare, di giorno, oppure di sera con l'interminabile teoria dei fari, le colonne rientranti dai lontanissimi presidi. I circa duecento ufficiali quasi costantemente presenti in sede intrecciavano lunghe conversazioni, a commento dei fatti del giorno, anche inerenti territori lontani fino ad Addis Abeba. Coloro che erano al comando di conduttori di colonne, esaltavano le gesta di quegli strani ma simpaticissimi ascari, tanto orgogliosi della loro lunga sciarpa bianconera, e tanto entusiasti di perfezionare la loro formazione in un mondo di meccanizzazione.

Ma per gli autieri che avevano vissuto le piste, le boscaglie, le battaglie, che avevano respirato le nuvole di polvere delle piste e quelle di nebbia degli altipiani, l'8º chilometro era il luogo di pace e di riposo.

«Lo sforzo veramente titanico compiuto dagli automobilisti – telegrafava a Roma il Comandante Supremo – all'epoca dei nubifragi e delle insidie dei tiratori nemici appostati sugli alberi, lungo le piste sconosciute e nel clima di sofferenza, di riflesso aleggiava, come quel mistero di vita d'Africa, anche qui all'8º chilometro.»

Il comandante dell'Autogruppo di Somalia, divenne a un certo punto anche direttore interinale dellla Direzione Trasporti e Tappe della Delegazione d'Intendenza della Somalia, che si era costituita il 5 giugno.

L'attività della Direzione venne subito indirizzata verso l'autotrasporto, escludendo quasi del tutto le salmerie, causa le enormi distanze correnti tra le varie località del territorio somalo. Tra i primi suoi impegni: il coordinamento delle operazioni di scarico dai piroscafi, l'inoltro dei materiali all'Autogruppo, l'impianto di depositi di carburanti e lubrificanti lungo gli itinerari.

Disponibili, inizialmente erano i già citati 500 automezzi, di tipo antiquato, più una piccola aliquota di automezzi civili che venivano giornalmente noleggiati ma, con l'arrivo dei Ford 8V, dei Dodge, dei Katerpillar, e dei Fiat 634, a marzo del 1936 essi assommavano a 3180, più 200 automezzi della ditta NAJET e altri 300 di proprietà di privati cittadini.

Attività degli autieri

Il 3 ottobre 1935, come noto, ebbero inizio le ostilità, ed iniziò per gli autieri, come se fino a quel momento non fosse stata già abbastanza tribolata, una vita di sacrifici e di rinunce, di pericoli, di sforzi che andavano al di là di ogni umana resistenza, con temperature che in certe località raggiungevano i 50 gradi all'ombra, continuamente alle prese con insabbiamenti o, nella stagione delle piogge, costretti ad effettuare giorni e giorni di sosta nella boscaglia, in attesa che il sole, asciugando il fango, consentisse la ripresa della marcia.

Complessivamente, dall'impianto del servizio (giugno 1935) alla presa di Neghelli (fine marzo '36) gli autocarri militari e civili percorsero circa 16 milioni di chilometri, trasportando 120 mila tonnellate di materiale. Gli automezzi prevalentemente usati furono: Ford 8V, Spa 25/C/10, Ceirano 47 C, Katerpillar (ciascuno con 2 rimorchi) e qualche decina di Fiat 634.

L'aumento dei mezzi comportò ovviamente quello del personale, delle strutture e delle attrezzature, tutte stanziate all'8º chilometro.

Gli autoreparti, che in giugno 1935 erano 12, alla fine delle operazioni, cioè un anno dopo esatto, erano saliti a 33. Il personale riceveva un incremento meglio quantificabile nel seguente specchio.

	Giugno 1935	Giugno 1936
Ufficiali	115	305
Sottufficiali	132	319
Truppe nazionali	2320	6709
Truppe indigene	580	491

Nel periodo trascorso fino al marzo del '36, l'Intendenza curò lo sbarco, lo sdoganamento e lo smistamento di 4400 automezzi (distribuiti all'autogruppo di Somalia e ad altri reparti ed enti), 30 mila tonnellate di carbolubrificanti, 6300 tonnellate di materiale automobilistico. Impiantò depositi prima lungo la costa, poi lungo gli itinerari che portavano all'interno. Acquistò mezzi e materiali presso ditte locali.

Le pessime condizioni di impiego determinarono un precoce logorio dei mezzi. Questi furono impiegati anche per il trasporto di truppe da una località all'altra.

Nelle azioni di Gorrahei e di Gabredar, si resero necessari infatti 600 automezzi per trasporto di munizioni, viveri e materiali vari, più altri 300 per la truppa.

Le autocolonne portavano al seguito le officine mobili con personale civile, non meno alacre di quello militare nell'espletamento dei suoi compiti.

Il ciclo di operazioni che vide però il maggior impegno e il massimo sforzo delle unità automobilistiche, fu quello coincidente con la battaglia di Ganale Doria e la presa di Neghelli, distante 900 chilometri da Mogadiscio e 380 da Dolo che, al momento delle operazioni, era la base italiana più avanzata.

In tale circostanza, furono impiegati oltre 850 automezzi, che trasportarono da Mogadiscio, Baidoa, Lugh, Dolo, prima sulla direttrice del Ganale Doria, poi a Neghelli e Malca-Murri, le truppe operanti, fino alle prime linee e all'inseguimento del nemico. Questa singola azione bellica comportò una percorrenza di oltre 900 mila chilometri per il solo trasporto delle truppe. Sommando ad essi i mezzi e i chilometri legati al trasporto di materiali, i primi arrivano a 2100, i secondi a quasi 5 milioni e mezzo.

In queste operazioni, gli automobilisti furono anch'essi combattenti, ora sparando, ora usando come arma gli stessi autocarri.

Nella puntata che, dal 6 al 12 novembre del 1935, la colonna Maletti effettuò oltre Gabredar, si distinse il 5º Autoreparto; nella presa di Neghelli, la parte più pesante, oltre al 5º, toccò al 7º, 8º e 11º Autoreparto. Le perdite di ufficiali e automobilisti, morti o rimpatriati per malattia, furono di 34 per i primi e 242 per i secondi.

Nella battaglia più dura, quella per la presa di Neghelli, gli automobilisti

CAPITOLO 6

non ebbero un attimo di tregua, rimanendo al volante per intere giornate senza acqua, senza pane, senza riposo, aiutandosi l'un l'altro nei frequenti insabbiamenti.

A battaglia conclusa, il generale Graziani volle esprimere il suo compiacimento con un discorso tenuto dal cassone di un autocarro, e volle anche concedere agli automobilisti un premio in denaro.

Alla vittoria di Neghelli, seguì la riorganizzazione dei reparti. I servizi vennero sempre più perfezionati, su itinerari che ormai erano conosciuti, verso depositi e magazzini il cui personale aveva preso a fraternizzare con gli autieri provenienti da lunghe autocolonne che dall'oltre Giuba raggiungevano Dire Daua per proseguire oltre, per non far mancare il necessario agli uomini impegnati nei combattimenti.

Particolare menzione va fatta per i reparti di Katerpillar, che rimanevano sovente in colonna per interi mesi, con i loro carichi di materiali destinati alla sussistenza. I fatti più importanti, sul fronte operativo, furono quelli volti alla presa di Harrar.

L'autoraggruppamento della Somalia, in questa seconda fase, impiegò i propri mezzi in un primo tempo per rifornire le basi avanzate; successivamente, cioè nel corso delle operazioni, per trasportare truppe e materiali fino alle prime linee.

Il centro delle operazioni venne spostato da Mogadiscio verso le località dell'interno più vicine al teatro degli scontri. Si ridussero per conseguenza le colonne in partenza dalla capitale.

In questo periodo operarono:

– nel settore «Giuba», il II Autogruppo, costituito dal 3º, 5º e 7º Autoreparto, dalla 3ª e 4ª Autosezione del raggruppamento indigeno, e dal 14º e 18º Autoreparto Katerpillar

– nel settore «Scebeli-Ogaden», il III Autogruppo, formato da 1º, 2º e 10º Autoreparto, 1ª e 2ª Autosezione del raggruppamento indigeno, e 1ª e 2ª Autosezione del Quartier Generale.

Complessivamente, nelle operazioni sopra citate, i due autogruppi percorsero 6,5 milioni di chilometri trasportando 33.500 tonnellate di materiale; aggiungendo i dati dei reparti rimasti a Mogadiscio, si superano i 10 milioni di chilometri e le 50 mila tonnellate di materiale.

Un notevole contributo venne dagli automezzi civili, i cui autisti furono accomunati a quelli militari, nell'elogio riportato nel comunicato nr. 200 del 1º maggio '36, del Comando Superiore A.O. Degno di nota, il trasporto effettuato da 27 automezzi civili, iniziato il 28 aprile, di un battaglione di formazione della divisione CC.NN. «Tevere» da Mogadiscio a Gabredar: 750 chilometri in 4 giorni.

Nel solo periodo marzo-giugno 1936, le percorrenze degli automezzi civili partiti da Mogadiscio furono di quasi 1,5

Curioso incidente a un automezzo del XXXII Autogruppo: uno Spa 25/C/10, rimasto miracolosamente in bilico sul mare, viene recuperato (foto E. Ruscazio).

milioni di chilometri, con un trasporto di oltre 7000 tonnellate di materiale.

Nel corso delle operazioni per la presa di Harrar, l'Autoraggruppamento costituì tre grandi autocolonne denominate, dal nome del comandante delle truppe, rispettivamente:

– quella di sinistra, di 510 automezzi, colonna «Nasi»;

– quella di centro, di 515, colonna «Frusci»;

– quella di destra, di 519, colonna «Agostini».

Al comando delle tre autocolonne, rispettivamente, il maggiore Sirchia, il tenente colonnello Mercanti, il 1º capitano Lattari.

Per fornire supporto logistico alle tre colonne, fu costituito a Buloburti un autogruppo di formazione, a Gabredar un autoreparto misto si affiancò al 10º, e a Bellet-Uen venne rinforzato il 2º Autoreparto.

L'autocolonna del maggiore Sirchia caricò il 14 aprile, a Danane, la Divisione Libica e con essa, dopo i vittoriosi combattimenti di Gunugadu e di Bircut, entrava il 9 maggio ad Harrar. Al seguito della divisione, per garantirle i rifornimenti, viaggiava una colonna di 24 katerpillar con 48 rimorchi.

L'autocolonna del tenente colonnello Mercanti prelevò la colonna Frusci il 17 aprile a Gabredar portandola, il 24, alla battaglia di Bircut, nel corso della

I katerpillar trainavano, ognuno, 2 rimorchi (foto F. Chinellato).

L'autocolonna del maggiore Sirchia fu una delle tre che parteciparono alla presa di Harrar, prelevando la Divisione Libica a Danane. Qui un Fiat 618 alle prese col terreno reso impraticabile dalla pioggia, sulla pista Danane-Harrar (foto E. Ruscazio).

CAPITOLO 6

quale gli automobilisti rimasero sempre a stretto contatto con le prime linee per i rifornimenti, per lo sgombero dei feriti, e per risolvere ogni possibile situazione difficile.

Superata anche la tenace resistenza abissina ad Hamanlei, l'autocolonna giunse il 30 aprile a Sassabaneh. Caricati altri consistenti quantitativi di truppe, raggiunse il 9 maggio Giggiga. Il 13 maggio l'autocolonna venne sciolta; uomini e macchine tornarono ai rispettivi reparti.

L'autocolonna del 1º capitano Lattari prelevò il 18 aprile la colonna Agostini a Uarderé. Il 18 questa raggiunse Curati e il 25 conquistò Gunugadu dopo aspra battaglia alla quale parteciparono gli stessi automobilisti.

Ripresa la marcia il 29 l'autocolonna raggiunse Dugabur insieme alla colonna centrale. Ripresa la marcia, il 6 venne occupata Giggiga, l'8 Harrar, e il 9 Dire Daua, dove le truppe somale si incontrarono con quelle provenienti dall'Eritrea. Il 22, anche questa colonna venne sciolta.

Per riparare i mezzi delle tre colonne, il colonnello Nicolardi aveva fatto impiantare un'officina a Gabredar che, nell'arco di tutta l'operazione, effettuò riparazioni a ben 600 veicoli di ogni tipo.

Lo stesso Comando dell'Autoraggruppamento, per seguire le operazioni e individuare le necessità, venne spostato prima a Gabredar, poi ad Harrar, infine e Segag. Fu lo stesso Comando che dispose affinché le decine di automezzi rimasti incagliati per le violente precipitazioni di quei giorni, che fecero straripare numerosi fiumi, venissero recuperate dai Katerpillar.

Tra le perdite della guerra, anche sul fronte somalo il Corpo Automobilistico ebbe il suo decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare: il tenente colonnello Arturo Mercanti (proprio lo stesso che aveva diretto gli automezzi della colonna Frusci). Così recita la motivazione:

«Volontario in A.O., quale comandante dello scacchiere rifornimenti in una colonna operante su Harrar, forgiava e guidava uomini e macchine sulla via della assoluta dedizione, conseguendo risultati mirabili per la sua perizia e col suo esemplare, perseverante coraggio. A vittoria conclusa, passeggero di un treno che numerosissima banda armata ribelle aveva fatto deragliare per assalirlo con feroce accanimento, partecipava animosamente alla strenua difesa degli atterriti viaggiatori e, imbracciato il fucile, cadeva nel generoso tentativo di spezzare il micidiale cerchio nemico – Fronte somalo, aprile-maggio 1936. Les Addas, 6 luglio 1936.»

Tra i più significativi autotrasporti effettuati dall'Autoraggruppamento in giugno, si segnalano 7 autocolonne per trasportare, da Mogadiscio a Dire Daua, in vari scaglioni, la divisione «Tevere» e tutti i materiali ad essa occorrenti; un viaggio per complessivi 2600 chilometri tra andata e ritorno percorsi in 22 giorni.

La guerra italo-etiopica si era conclusa. Il nuovo Corpo Automobilistico costituitosi, come si sa, il 1º gennaio del 1936, aveva avuto il suo battesimo del fuoco, ed aveva subito saputo disimpegnarsi con indubbia capacità, accendendo i suoi primi crediti d'onore. Se il buon giorno si vede dal mattino...

Il tenente colonnello Arturo Mercanti, medaglia d'oro al v.m. alla memoria, qui ripreso a Dire Daua, nel 1936, accanto al suo leopardo. Pochi mesi dopo l'ufficiale sarebbe caduto nel corso di un attacco a un treno (foto N. Lunazzi).

Storia di alcuni reparti

Come avvenuto per le unità operanti in Eritrea-Etiopia, riteniamo opportuno esplorare più da vicino la vita e l'attività di alcune di quelle che hanno offerto il proprio contributo ai reparti impegnati in Somalia; attingiamo, di massima, alle relazioni scritte di ufficiali.

(Da una memoria del maggiore Efisio Careddu)

Il *1º Autoreparto della Somalia* era partito da Napoli il 13 febbraio 1935 a bordo del piroscafo «Caffaro». Appena arrivato in terra africana iniziarono subito autocolonne bisettimanali da Mogadiscio a Bellet-Uen, per un totale di 1500 chilometri/veicolo la settimana, su piste sempre più polverose tanto che ad ottobre, quando ebbe inizio la guerra, alcuni autieri erano già ricoverati per esaurimento fisico, e molti automezzi fuori uso per logorio.

L'11 novembre il reparto fu intensamente impegnato, con il raggruppamento Maletti, nella presa di Sassabaneh; tutto il giorno a portar munizioni, per tornare la sera con i carichi dei morti.

Contemporaneamente, il reparto provvedeva all'alimentazione dei presidi interni e allo sgombero del porto da uomini e materiali dei reparti in afflusso continuo dall'Italia.

Si preparava la battaglia di Neghelli, in previsione della quale per tre mesi consecutivi il 1º Autoreparto fece la spola dalla sede di Bender Cassim a Hobio per costituire la base logistica di Rocca Littorio. Tre mesi senza assistenza di officina, con i mezzi che, man mano che si rendevano inefficienti, fornivano gli organi di ricambio a quelli che potevano ancora marciare. Quando giunse il 3º Autoreparto a dare il cambio, erano rimasti appena 5 mezzi marcianti.

Solo dopo tre mesi gli autieri del 1º Autoreparto poterono gustare un rancio caldo, sentire sul corpo la carezza di una saponetta, provare la morbidezza di una branda.

Quando giunse il momento dell'avanzata, le piste erano ormai talmente malridotte da essere percorribili solo dai cingoli del katerpillar, ognuno dei quali doveva trainare anche tre o quattro automezzi».

(Qui la testimonianza di Efisio Careddu si sposta sul *12º Autoreparto*, dove viene a questo punto trasferito).

Iniziò la colonna di avvicinamento verso Neghelli: 600 chilometri in tre giorni, al termine dei quali però una quarantina di mezzi erano disseminati lungo la strada, stretti nella morsa del fango. Ancora quasi tre giorni ci vollero, per tirarli fuori tutti, in territorio abissino, col pericolo incombente di un attacco improvviso.

Cominciava l'attacco per la presa di Harrar, contro un nemico che si era fortemente trincerato nella zona di Gunugadu, sfruttando il territorio, dove aveva messo postazioni anche sotto le radici dei baobab. L'attacco venne condotto dai carabinieri.

I mezzi della colonna vennero utilizzati, disponendoli in quadrato, per formare una sorta di fortino di protezione per il posto comando, i mezzi radio, la cura dei feriti.

Il numero dei morti aumentava, e la sera venne ordinato il ripiegamento. Gli automezzi, lasciata la disposizione in quadrato, furono caricati e riallineati, attirando però così l'attenzione e il fuoco nemico. Per il comportamento tenuto durante la battaglia, e soprattutto per quanto operato per la salvezza dei feriti al momento della sganciamento, il tenente Efisio Careddu venne decorato di medaglia d'argento al valor militare.

Il giorno dopo, con un nuovo attacco, vennero annientate le ultime sacche di resistenza e la marcia poté riprendere.

Il 12º Autoreparto ebbe a piangere un caduto, l'autiere Bruno Roffi, ucciso in una imboscata. Il suo cadavere venne ritrovato sfregiato e mutilato.

(Da una relazione del tenente colonnello Angelo De Stefani)

Alla fine del giugno 1935, venne costituito un autoreparto su tre autosezioni, a disposizione del raggruppamento arabo-somalo comandato dal colonnello dei bersaglieri Pietro Maletti, che il 1º giugno lasciava la sua sede di Iscia Baidoa per iniziare la marcia di trasferimento a Uarderé.

Il tenente colonnello Nicolardi, riconosciuta la necessità di avere un gruppo di ascari istruiti alla guida, chiese al governatore che il personale più capace del raggruppamento arabo-somalo ed eritreo fosse addestrato.

Ultimata l'istruzione, vennero costituiti tre nuovi autoreparti, il 1º e il 3º di arabo-somali, il 2º di eritrei, i quali vennero dotati di autocarri Ford 8V che, inviati smontati dall'America, vennero poi montati presso l'officina di Chisimaio.

Il *3º Autoreparto* era uno dei tre: Alla fine di giugno gli autieri di colore vennero condotti da Mogadiscio a Chisimaio a prendere in consegna gli autocarri Ford 8V.

L'autoreparto, al pari dei due gemelli, si articolava in un reparto comando e 3 autosezioni. Ogni autosezione era inquadrata da graduati indi-

CAPITOLO 6

geni, mentre erano nazionali 1 sottufficiale, 1 graduato di truppa e 2 meccanici. Appena formato, il reparto venne destinato a Iscia Baidoa per il settore del Giuba dove si trasferì alla fine di luglio e dove costituì subito un magazzino parti di ricambio e un deposito carburanti, per autocolonne di passaggio, in alcune baracche nei pressi del fortino Bongiovanni.

La sera del 3 ottobre 1935, all'ora di cena, l'indigeno portaordini della stazione radio recapitò un messaggio al comandante del presidio, un messaggio che diceva «Dico Milano, ripeto Milano, confermo Milano». Era la frase convenzionale per l'applicazione del piano di guerra contro l'Abissinia.

Scattato immediatamente l'allarme, i conduttori ascari, al grido di «fallaga, fallaga» (nemico, nemico) si disposero ognuno accanto al proprio mezzo. Una sezione mosse verso il presidio di Dolo, un'altra verso quella di Lugh Ferrandi, a dare l'allarme anche là.

Nel gennaio del '36 il 3º Autoreparto partecipò alla presa di Neghelli e il mese dopo divenne misto, cioè indigeno e nazionale.

Nel corso dell'anno partecipò a tutte le operazioni nel settore del Giuba trasportando viveri, munizioni e materiali di fortificazione.

Nel 1937, in coordinamento con un autoreparto di Dodge, prese parte alla colonna Gestro per l'occupazione della regione del Bale, una regione ormai lontana dalle basi di rifornimento, collegata da una pista in pessimo stato per le piogge, e infestata da ribelli, ostacoli tutti che non impedirono al reparto di supportare puntualmente le truppe combattenti.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Come per le precedenti vicende, forniamo la testimonianza di chi si è trovato a vivere, sulla propria pelle, le fatiche e i tormenti degli episodi fin qui narrati. Abbiamo scelto tre autieri che hanno operato sul fronte eritreo, altrettanti sul fronte somalo. Saranno questi anziani autieri, oggi ottantenni, ad accompagnarci, sui loro vecchi autocarri, a rivivere le loro stesse avventure, a ripercorrere le stesse piste, a visitare i luoghi e i paesi che abbiamo fin qui sentito nominare.

Adelchi ZORATTI, nato a Udine il 28 agosto 1913, ove ancora risiede, 80 anni al momento dell'intervista, così racconta la sua avventura di autiere in Africa.

«Avevo già assolto ai miei obblighi di leva,ma mi trovavo ancora a Milano, insieme a un nutrito drappello di corregionali, con la qualifica di «volontario» per l'imminente campagna d'Africa (sul significato dell'appellativo «volontario» non soffermiamoci più di tanto).

Ricordo che c'era, trai miei commilitoni, un napoletano, anch'egli «volontario». Nel tentativo di sfuggire al proprio destino, si era messo d'impegno a nutrirsi soltanto di pane e limone, con lo scopo di debilitarsi fisicamente e ottenere in tal modo la riforma. Riuscì egregiamente nello scopo. Voglio dire, riuscì a rovinarsi la salute; ma quanto ad evitare l'Africa, tutt'altro discorso. Non solo partì ugualmente, ma proprio per il suo fisico indebolito, appena in Africa si ammalò seriamente e ci lasciò la pelle.

C'era grande animazione, al porto di Napoli, e grande entusiasmo sulla nave che stava partendo in un clima di festa, tra i saluti gioiosi del pubblico sulla banchina; io, per conto mio, me ne stavo in disparte, a piangere.

Con noi viaggiavano, nella stiva della stessa nave, gli stessi automezzi che avremmo condotto in terra africana: si trattava ancora dei gloriosi Fiat 18 BL della Prima Guerra Mondiale, dotati di gomme con pneumatico in luogo delle originarie gomme piene.

I serbatoi del carburante erano vuoti, sì che l'umidità e la salsedine, specialmente durante l'interminabile tragitto sul mar Rosso, determinarono la formazione di croste di ruggine al loro interno. Sbarcati a Massaua, venne effettuato il pieno; le scaglie di ruggine si staccarono ed entrarono in circolo insieme al carburante. Durante il viaggio dal porto a Campo Marte, l'autocarro si fermò almeno 4 o 5 volte con i tubi intasati. Ogni volta, dovevo scendere, e soffiare forte dentro le condutture per eliminare l'ostruzione. All'ultima, sarà stato lo sforzo, sarà stata l'inalazione di vapori, senza rendermene conto, persi i sensi. Mi risvegliai in infermeria, dove qualcuno mi aveva portato. Ebbi la ventura di incontrare dei compaesani che, proprio lì, stavano facendo i muratori. Mi invitarono a cena, e quella sera mangiai la miglior minestra di questo mondo.

Iniziò il viaggio verso Asmara. Un viaggio d'incubo, con una serie interminabile di tornanti e abissi che ci accompagnavano ad ogni metro pronti a ghermirci. C'era un certo Parmigiani, di Ancona. Alla partenza aveva protestato a lungo la sua incapacità a guidare. Qualcuno gli aveva concesso la patente di guida dietro la spinta della ne-

cessità e dell'urgenza, ma senza fargli effettuare alcun addestramento. Una patente, quindi, che valeva solo il prezzo della carta su cui era stampata. Il capitano non volle sentir ragioni: «Se ti hanno patentato, significa che sai guidare; perciò, niente storie e monta su!»

Il poveretto non poté che eseguire l'ordine ma, durante il viaggio, i suoi foschi timori si avverarono: il suo autocarro, e la sua vita, finirono miseramente in un burrone.

Impiegammo un intero giorno per raggiungere Asmara, dove subito vennero ripartiti i compiti tra i vari autisti.

In quattro, fummo incaricati del rifornimento di acqua al gruppo Diamanti. Eravamo al seguito del reparto con autobotti montate sul cassone, fino a che un giorno fu trovata una sorgente che ci consentì di abbandonare il servizio con le autobotti, e passare al rifornimento di viveri. Ogni giorno ci recavamo ai magazzini di Mahabar, e tornavamo indietro. Non tutta la strada era percorribile; nell'ultimo tratto occorreva integrare il trasporto con dei muli. Un giorno uno dei quattro automezzi, quello di un certo Torrigiani, di Ancona, si incendiò; sul cassone trasportava un carico di scatolette di carne, che naturalmente andarono tutte arrosto.

Le strade erano quelle che erano. Seguendo il reparto si percorrevano solo piste. Insieme a noi si muoveva una squadra di operai che aveva appunto l'incarico di sistemare, (in alcuni punti proprio di costruire) le strade, man mano che il reparto avanzava.

Un'impresa era il superamento degli uadi, quei letti di fiumi sempre asciutti che prendevano a scorrere rovinosamente solo nella stagione delle piogge. Ogni volta occorreva prendere la rincorsa dalla sponda in discesa, attraversare veloce il greto per superare, sullo slancio, il ciglio opposto. Un giorno ci vide lo stesso generale Diamanti, e ci chiese il perché di quella strana manovra. Un mio collega gli rispose, nel suo dialetto friulano:

«Sciur maresciallo, noi altri se andemo zo pian, no' rivemo su de là!»

La sera, quando rientravamo al campo, parcheggiavamo i mezzi ben allineati l'uno a fianco all'altro. Una sera rientrai più tardi degli altri e, avendo intravisto, nel chiarore fioco della luna, gli altri tre mezzi, manovrai per affiancare ad essi il mio. All'improvviso udii un grido seguito da lamenti e da invocazioni di aiuto. Scesi rapido, e corsi a vedere. A lamentarsi era Rinaldi, uno dei miei colleghi conduttori. Quel... (come definirlo?) si era messo a dormire per terra, accanto agli automezzi ed io gli ero passato sopra. Lo trasportammo a braccia in infermeria e il dottore, visitandolo, si limitò a dirci di tenerlo sotto controllo tutta la notte e osservare se urinava sangue. Andò, per fortuna, tutto bene: il collega se l'era cavata con qualche acciaccatura e un grosso spavento.

Come armamento, nei primi tempi avevamo un Beretta, che ci venne presto ritirato e sostituito con fucili Weterly, modello 91. Avevano un percussore talmente consumato, che potevano sparare solo messi verticalmente, con la canna verso l'alto. Si può immaginare quale difesa ci avrebbero garantito in caso di attacco. In effetti, un giorno, nel corso di un viaggio, udii delle fucilate nelle vicinanze. Per timore di un'imboscata, fermai la macchina, e rimasi un bel po' di tempo nascosto sotto il pianale in attesa di un seguito che fortunatamente non ci fu. Rimisi in moto e raggiunsi la destinazione.

I trasporti potevano essere del genere più svariato. A volte mi capitava di rifornire anche l'ospedale. Una volta, sotto Natale, trasportai dei panettoni e dei panforti giunti dall'Italia: nonostante gli involucri, si potevano osservare benissimo dei graziosi vermetti ivi residenti e che ogni tanto uscivano a farsi una passeggiata.

Un giorno, mentre trasportavo del pane verso il battaglione, l'autocarro ebbe un'ava-

Una curiosità: la «Ridolini», automobile di legno, usata in Somalia nel 1936 (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 6

ria. Le disposizioni erano estremamente severe: mai, e per nessuna ragione abbandonare la macchina. Sicché mi armai di pazienza, e mi misi in attesa che qualcuno passasse di là. Un'attesa che durò tre giorni. Per fortuna il reparto, man mano che avanzava, costruiva dei rudimentali fortini di sassi nei punti di sosta, ed il mio mezzo si era guastato proprio nei pressi di uno di questi; in tal modo, di giorno restavo a bordo dell'autocarro, ma la notte la trascorrevo dentro il più rassicurante riparo.

Stufo di mangiar solo il pane che trasportavo, esplorai i dintorni e trovai una zucca. Vuotai l'intero contenuto di una tanica di benzina e usai il recipiente per bollire l'ortaggio. Non mi ero mai accorto che le zucche lessate fossero così buone!

Dopo tre giorni, finalmente passò un tenente, al quale chiesi l'invio di un trattore. Venni rimorchiato presso un'officina dove non solo mi riparai l'automezzo, ma venni trattenuto per parecchio tempo a fare il meccanico. Un giorno un tenente mi affidò l'incarico di recarmi a rifornire di acqua un «campo di concentramento» di operai (a quel tempo la definizione non aveva ancora il significato truce e lugubre che avrebbe assunto con le vicende della Seconda Guerra Mondiale); si trattava di un luogo in cui venivano radunati, liquidati e rimpatriati gli operai civili italiani che avevano prestato servizio per lo Stato.

Vi rimasi per un intero anno, a fare, come si suol dire, la pacchia. Facevo non solo l'autista, ma anche il fabbro e l'idraulico. Chi non lo sapeva, non avrebbe certo capito che ero un militare. Stavo talmente a mio agio che non mi avvidi neppure che, nel frattempo, i miei compagni erano stati rimpatriati. Appena lo seppi, mi adoperai per tornare anch'io a casa, e vi riuscii facendomi dare tre mesi di licenza pagati. Del congedo, tuttavia, si sarebbe parlato solo molto tempo dopo. Caldi venti di guerra soffiavano sull'Europa. Per me si spalancavano le porte dell'Albania».

Una vivida testimonianza delle traversie sofferte dagli autieri nel corso della guerra d'Africa, ci viene da Stefano FULCINITI, nato a San Vito sullo Ionio (CZ) il 26 giugno 1914, e residente a Colonna (Roma); 78 anni al momento dell'intervista. Egli si trovava in Eritrea, già militare e già autiere, ancor pirma dell'apertura del conflitto, cioè dal gennaio del 1935. Vi sarebbe poi rimasto fino al 1962 quando, per l'ostilità dell'imperatore Hailé Salassié nei confronti dei nostri connazionali, fu costretto a tornare in patria, perdendo, con la sua officina, tutto ciò che si era conquistato in tanti anni di lavoro. Così egli racconta la sua esperienza.

«Ero effettivo al 4º Battaglione «Camicie Nere» d'Eritrea. A volte facevo l'autista al comandante di battaglione, con la Balilla; altre volte, molte, ero invece alla guida di un 618, per il trasporto di viveri, munizioni, carburanti, e ogni altro genere di materiale.

Per 15 giorni fui autista anche al maresciallo De Bono, comandante in capo. Era costui una «gattamorta», di non grande acume, tanto che venne presto sostituito nel Comando. Un aneddoto, cui fui testimone, basterà a delineare le «qualità» dell'alto ufficiale.

Lo avevo accompagnato in una delle sue visite ai vari reparti. Come ben si sa, ogni soldato aveva al seguito un telo tenda e una coperta. Associandosi in quattro, con i rispettivi quattro teli i militari montavano una tenda sorretta, alle due estremità, da due paletti verticali. Sotto di essa, per riposare, stendevano 2 coperte sul terreno, a mò di materasso; con le due rimanenti si coprivano. Per cuscino, usavano la propria giacca, ripiegata più volte con sopra, anch'es-

Cimitero di Passo Aurieu, con la tomba di padre Reginaldo Giuliani (foto SME - Ufficio Storico).

so ripiegato per fare spessore, l'asciugamano.

Al vedere i soldati «arrangiati» in tal maniera, egli esclamò, sdegnato: «Non è possibile una situazione del genere! Urgono provvedimenti! Ci penserò io!»

Pochi giorni dopo, gli stessi soldati videro arrivare un autocarro recante il frutto del provvedimento del comandante, il rimedio alla loro incomoda sistemazione: un carico di stecche di legno, da tendere tra un paletto e l'altro della tenda, per appendervi l'asciugamano.»

(Il maresciallo De Bono verrà fucilato assieme ad altri, tra i quali Galeazzo Ciano, genero di Mussolini, a seguito del processo di Verona. Narrano le cronache che egli seppe affrontare la morte in modo estremamente dignitoso. Si racconta tra l'altro che, rivolto a coloro che lo mandavano a morte, li apostrofasse con una frase ironica e derisoria: «Mi fregate per poco, ho ormai 78 anni!»)

«Erano 124, gli autocarri del reparto. Si partiva sempre con autocolonne snodantisi lungo le strade africane. Ma erano forse «strade», quelle che costituivano la rete viaria dell'Eritrea, in quell'inizio del 1935? Il più delle volte esse erano del tutto inesistenti. Terribile era il tratto che, in 135 chilometri, portava dal porto di Massaua ai 2.400 metri di Asmara. Un viottolo appena tracciato, tutto sassi. Talvolta la sede stradale aveva giusto giusto la larghezza della vettura: da un lato, la parete della montagna, dall'altro, l'abisso, vertiginoso, senza alcun riparo. Manovre a non finire, sul filo del centimetro, per superare alcuni passaggi: il minimo errore, e sarebbe stata la fine, con un interminabile tuffo nel vuoto.

Ad ogni metro, una nuova difficoltà da risolvere, volta per volta, con espedienti diversi da ideare sull'istante.

Era sempre un'avventura l'attraversamento dei torrenti. I corsi d'acqua erano, di regola, asciutti, inoffensivi; quando però pioveva, era la fine del mondo: l'acqua scendeva a valanghe, con un rumore assordante; tentare di attraversarli, significava essere trascinati via con l'automezzo e tutto. L'unica possibilità era allora legata al traino mediante un verricello ancorato alla sponda.

Per mesi, percorremmo valli, gole, montagne, per allestire i depositi, i magazzini, i posti di rifornimento, costituire parchi e officine.

Il 2 ottobre, ci fu la dichiarazione di guerra. Essere autisti, non ci dispensava dall'essere combattenti; e tale dovetti essere, in quei terribili giorni di battaglia sul Passo Aurieu. Quanti morti! Il nostro battaglione, con altri tre, costituiva il Gruppo «Diamanti», ed era di stanza a Biaddì, quando ci giunse la notizia dell'imminente arrivo di un grosso contingente di ribelli.

Troppo inferiori per numero, fummo costretti a retrocedere, ed io dovetti distruggere con il fuoco il mio autocarro, rimasto senza benzina, per non lasciarlo al nemico.

Giunto al passo Aurieu, il gruppo si trovò completamente circondato. Eravamo, sì, meglio armati, fucili contro sciabole, ma eravamo in 3 mila contro 60 mila.

Per tre giorni vendemmo cara la pelle; per tre giorni vedemmo i nostri compagni cadere, uno dopo l'altro. Io mi ero asserragliato in una sorta di fortino munito di feritoia, avevo davanti una larga spianata, e potevo sparare a mio agio.

Cadde, a Passo Aurieu, anche la medaglia d'oro padre Reginaldo Giuliani, uomo eccezionale, dotato di un amor di Patria indefettibile; venne ucciso mentre stava dando l'estrema unzione a un caduto. Cadde anche un'altra medaglia d'oro, il capitano Francesco Saverio Copparelli, mio comandante di compagnia. Per tre giorni combattemmo, dal 21 al 24 gennaio. Il numero dei sopravvissuti si era molto assottigliato, e la morte appariva ormai certa anche per questi. Se anche avessimo resistito agli assalti, saremmo pur sempre morti per sete.

Lascio immaginare il nostro stato d'animo quando, allo scadere dei tre giorni, in un'atmosfera da «arrivano i nostri!», giunse il Corpo d'Armata Eritreo a liberarci.

La fine della guerra mi colse a Sicutà ed io, lasciato il fucile, tornai a fare l'autista di un 618, per il trasporto della posta da Macallè a Sicutà. Una richiesta di una ditta italiana operante sul luogo, fece sì che io venissi collocato in congedo.

Avevo lasciato la divisa, ma non sapevo che presto sarei stato chiamato a indossarla di nuovo: la seconda Guerra Mondiale era alle porte, ma nessuno lo sapeva.»

Federico ALESSANDRINI, nato a Montegiorgio (AP) il 26 maggio 1915, ove risiede, ex sergente maggiore del Corpo Automobilistico, 77 anni al momento dell'intervista, ci fa rivivere i momenti che seguirono l'occupazione del 1935-36, ma precedenti lo scoppio del secondo conflitto mondiale.

«C'era già stata l'occupazione – precisa l'ex sottufficiale – *ed io, dal 2 marzo del '37, ero ad Addis Abeba, effettivo al 300° Autoreparto, in qualità di motociclista portaordini. Agivo al servizio dell'Intendenza, con l'incarico di requisire gli autocarri dalle grosse ditte di trasporti (Gondrand, Scatraglie, ecc.) operanti in zona. I mezzi effettuavano da Addis Abeba ad Asmara, trasporti di materiale da rispedire in Italia. Erano le ditte stesse a sollecitarci queste requisizioni: oltre all'utile derivante dal noleggio,*

Soldati italiani in posa su un «demonio dei bianchi», come chiamavano gli Abissini il piccolo carro M.33 italiano. I negri fuggivano – racconta il sergente maggiore Alessandrini – al solo sentirlo mettere in moto. Il raffronto con gli uomini rende evidenti le dimensioni del piccolo mezzo corazzato (foto N. Lunazzi).

esse sfruttavano il viaggio di ritorno per effettuare servizi in proprio.

La sede del nostro reparto era nei pressi della reggia del negus, a quel tempo esautorato, essendo l'Etiopia occupata dalle nostre truppe. Anche se la guerra era ufficialmente finita, la vita per gli Italiani non era affatto tranquilla: bande di feroci ribelli, agli ordini di «ras» locali, animate da odio nei confronti dei nostri connazionali, ci tenevano costantemente all'erta. A Decameré, nei pressi di Asmara, venne assalita la sede della Gondrand. L'ingegnere direttore della ditta, armato di una misera pistola, tentò una qualche resistenza, ma venne sopraffatto e catturato assieme alla moglie. Entrambi vennero uccisi dopo aver subito atroci torture, con mutilazione delle loro parti intime. La vendetta degli ascari eritrei sui ribelli, dopo la cattura, fu altrettanto spietata: legati alle code dei cavalli, essi vennero trascinati in corsa, fino a morte.

Dopo 6 mesi trascorsi a registrare movimenti di autocarri, venni trasferito a Ficcè, nel Goggiam, presso il Nilo Azzurro. Partii a bordo di un Ceirano, con autista: 250 chilometri senza strade, solo piste appena accennate. Eravamo senza soldi e senza viveri; per sfamarci, davamo passaggi ai negri che si incontravano lungo il cammino, ed essi ci compensavano con uova.

A un certo punto del viaggio, scorgemmo dei carabinieri che scendevano da un'altura, verso di noi. Ci riferirono che da 15 giorni erano assediati dai ribelli, e non riuscivano a mettersi in comunicazione con il loro Comando di zona. Ci indicarono la strada per raggiungere Ficcè. Era comandante del reparto il tenente colonnello Lorenzini, con il maggiore Quaranta aiutante di campo, mentre altri ufficiali comandavano truppe di colore che avevano il compito di rastrellare ribelli.

Mi venne affidato il comando di una sezione di Bedford. Altri mezzi in dotazione al reparto erano i Fiat 626 e 666, Mercedes, Studebaker, Ceirano (questi ultimi andavano soggetti a frequenti rotture delle balestre).

Effettuavamo ogni genere di trasporti, sempre sotto la minaccia di attacchi da parte di ribelli. A volte questi venivano portati anche in sede, ma non era difficile respingerli. Avevamo infatti un carro armato, di cui però non si rese mai necessario l'uso: era sufficiente metterlo in moto, e i negri scappavano al solo sentire il frastuono del motore.

Si dormiva sempre vestiti, per esser pronti a reagire in caso di assalto. Una sera udii dei passi in avvicinamento. Balzai dal letto, e rimasi in attesa, in piena tensione e con la pistola in pugno. Si può immaginare il mio moto di sollievo, e al tempo stesso di stizza, quando l'immanente pericolo si concretizzò davanti all'ingresso della tenda: un mulo!

Non era facile, la vita dell'autiere. Nel periodo delle piogge le strade divenivano impraticabili, e noi restavamo bloccati nei nostri fortini anche per tre mesi, pieni di pidocchi, alimentandoci con il cibo dei negri. In particolare si mangiava il «berberè» (sorta di focaccia di farina), e ci si dissetava con il «tecc»; era, questa, una bevanda ricavata mettendo a macerare in acqua della paglia di grano tritata e pestata; io la trovavo pessima; era comunque molto utile contro la dissenteria.

L'acqua potabile era molto scarsa; capitava infatti di percorrere anche centinaia di chilometri senza trovare una sorgente. Per lo più si beveva acqua minerale proveniente dall'Italia.

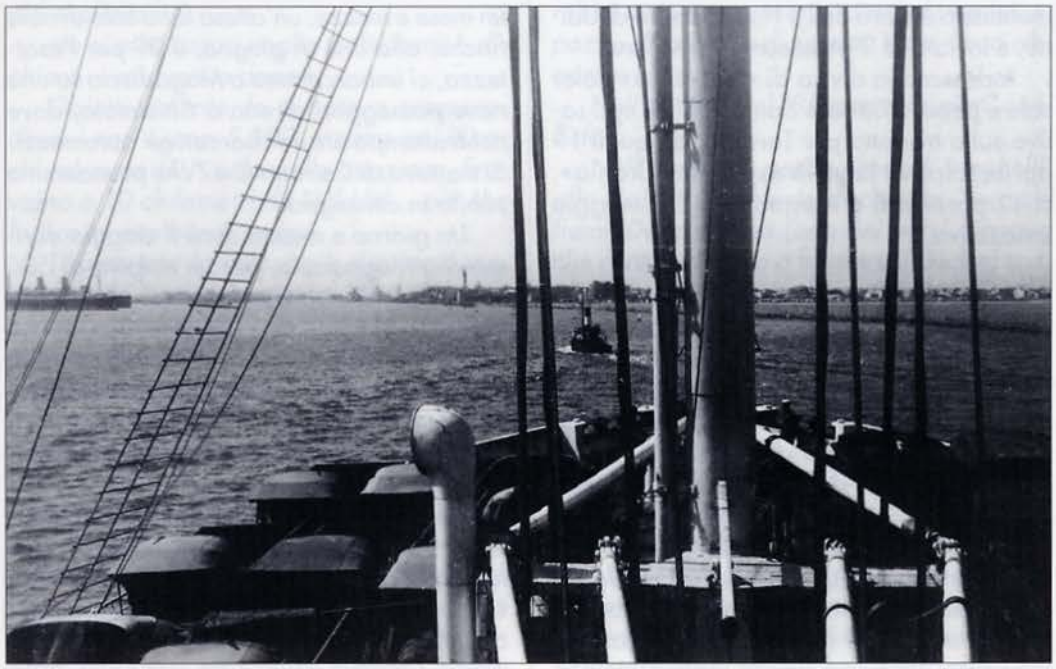
Le riparazioni venivano effettuate spesso dagli stessi autisti, che dovevano perciò essere anche dei discreti meccanici. I mezzi, oltre le dotazioni di attrezzature per le riparazioni, recavano anche una scorta di

parti di ricambio dei materiali di più frequente rottura, specie semiassi e balestre; queste ultime, all'occorrenza, venivano sostituite anche con delle stecche di legno.

La viabilità, in certi tratti, era impossibile. C'era, in particolare, sul passo Alomatà, dopo la piana di Gobbò, una salita ripidissima, dove vennero perdute diverse autocisterne Isotta Fraschini. Il fondo stradale era in ghiaia e le macchine, arrivate a un certo punto, iniziavano a slittare e a scivolare all'indietro; non c'era freno, né marcia inserita, che potessero arrestare la loro corsa all'indietro, in fondo alla quale trovavano il burrone; e l'autista doveva essere lesto a gettarsi fuori, se non voleva fare la stessa fine del mezzo. Per eliminare l'ostacolo, venne allora scavato il famoso «Foro Mussolini», della lunghezza di due chilometri.

Altri accidenti, tra i più impensabili, potevano fermare o ritardare un viaggio. Una volta, lungo la piana di Gobbò, fummo assaliti da uno sciame di cavallette. Non si vedeva più la strada, tanto erano fitte. Fummo costretti a fermarci, con i finestrini ermeticamente chiusi, ed attendere che si dileguassero. Esse si allontanarono infatti, dirigendosi verso un rigoglioso campo di grano del quale, dopo dieci minuti, non rimaneva più traccia.

All'inizio del '39, chiesi e ottenni di essere rimpatriato. Prima però dovetti sottostare a due mesi di «contumacia» a Nefasit, per disinfestarmi, assieme ad altri nelle mie stesse condizioni. A tenerci compagnia c'erano dei branchi di scimmie che scorazzavano in piena libertà. Un giorno ci venne la malaugurata idea di catturarne una.



Una motonave trasporta automezzi a Mogadiscio (foto Elio Ruscazio).

Gli automezzi del XXXII Autogruppo parcheggiati nel campo sportivo di Mogadiscio (foto E. Ruscazio).

CAPITOLO 6

Scavammo una buca in terra dove ponemmo, nascosto, un laccio a capestro, con al centro un pezzo di pane. Quando una di quelle bestiole fece il gesto di afferrarlo, uno strattone, ed essa si trovò accalappiata. Le altre scimmie, al vedere la poveretta dibattersi tra urla e strepiti, si armarono di sassi, saltarono sugli alberi circostanti, e presero a bombardarci, costringendoci a liberare la loro compagna.

Dopo due mesi, il mio sbarco a Siracusa segnava la fine della mia avventura africana.»

Riprendiamo il racconto del trevigiano Ferdinando Chinellato il quale, posto in congedo dopo il servizio prestato presso il Drappello Esperienze di Roma, in previsione dell'inizio delle ostilità in Africa Orientale, veniva richiamato, insieme a tutta la classe 1911, mobilitato ancora dall'11° Autocentro di Udine, e inviato al 3° Autocentro di Milano.

Indossata la divisa di «tela russa» color sale e pepe, il Sabato Santo del '35 egli saliva sulla tradotta per Taranto; da qui il 19 aprile salpava la nave ospedale «Urania», che approdava a Mogadiscio il 9 maggio successivo.

«La mia unità di appartenenza – racconta Chinellato – *era il 7° Autoreparto, comandato dal capitano Alpino (fu visto il primo giorno, poi praticamente mai più).*

Appena sbarcati, fummo trasferiti in una località alla periferia di Mogadiscio. Avevamo appena poggiato il piede sulla sabbia, che ci trovammo circondati da frotte vocianti di ragazzini che chiedevano soldi; ma che questo fosse l'oggetto delle loro richieste lo comprendemmo solo in seguito, dal momento che essi si rivolgevano a noi, ovviamente, nella loro lingua, per noi assolutamente incomprensibile sul momento.

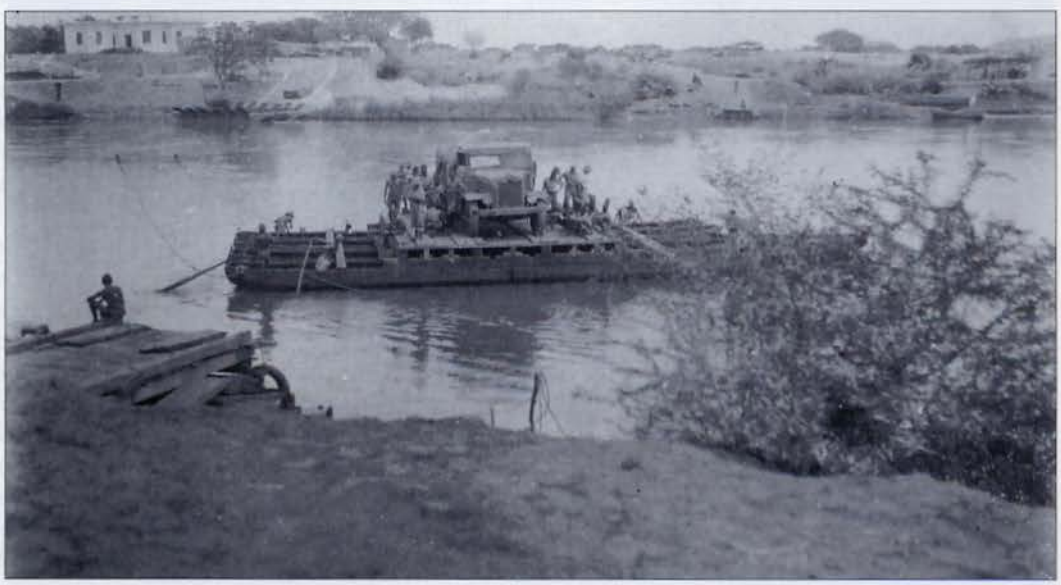
La prima notte la trascorremmo tutti sotto la tenda; per materasso, la nuda sabbia. Un sonno pieno di angosce e di paure, per l'assoluta novità dell'esperienza e per le insidie derivanti da animali delle specie più eterogenee, quali ragni, scorpioni, tarantole, serpi e le famigerate pulci penetranti, nome derivato loro dal fatto che avevano la pessima abitudine di penetrare sotto le unghie, annidandosi in una nicchia che esse scavavano tra le stesse e la viva carne. C'erano poi le mosche, che ci assalivano a sciami, e le zanzare portatrici di malaria (durante il viaggio in nave, proprio per prevenire l'insorgere di questa malattia eravamo stati sottoposti a iniezioni e a somministrazione di forti dosi di chinino).

Trascorsa in tal modo la prima notte, l'indomani venimmo accasermati all'interno di un caseggiato, forniti di brande provviste di materasso. La nostra attesa si protrasse per un mese e mezzo, un'attesa fatta solo di noia finché, alla fine di giugno, il 29 per l'esattezza, ci imbarcammo a Mogadiscio su una nave passeggeri diretta a Chisimaio, dove nel frattempo erano sbarcati gli automezzi. Si trattava di Ceirano C 47 che prendemmo subito in consegna.

Un giorno e mezzo durò il viaggio di ritorno a Mogadiscio, per un tragitto di 500 chilometri. Gran parte del tempo se ne andò nell'attraversamento del fiume Giuba, che venne effettuato (due macchine alla volta) su un traghetto fornito dal genio pontieri. Aveva così inizio la nostra attività di autieri.

La guerra all'Etiopia non era stata ancora apertamente dichiarata e il nostro compito era quello di effettuare una spola continua dal porto di Mogadiscio all'interno della Somalia, specie verso i villaggi di Belet-Uen e Baidoa, dove si stavano approntando depositi e magazzini di materiali vari, in previsione dell'inizio delle ostilità.

Uno dei primi importanti servizi fu il trasferimento della Colonna Maletti. Lungo l'iti-



La guerra sta per iniziare. Gli automezzi, sbarcati nel porto di Chisimaio, vengono trasferiti via terra a Mogadiscio. Sul fiume Giuba, però, è necessario affidarsi al traghetto (foto F. Chinellato).

nerario, a un certo punto ci trovammo privi di ogni riferimento che ci potesse fornire un indizio sulla pista da imboccare. Essendo io in testa, con l'ufficiale comandante al mio fianco, fummo costretti a fermarci e stendere a terra la carta topografica, orientandola con l'aiuto della bussola. Solo così riuscimmo a indirizzarci nella giusta direzione.

Sostammo diversi giorni, con il Gruppo Maletti, a Gorrahei. In tale località, noi bianchi potevamo approvvigionarci di acqua ai pozzi soltanto dopo che erano state soddisfatte le esigenze di ascari, dubat, cammelli, muli e altri animali. Quand'era il nostro turno, nel pozzo non era rimasto che fango. Poco soddisfatti di un simile trattamento, presentammo reclamo attraverso il nostro ufficiale. Il giorno dopo fummo tutti convocati dentro il fortino numero 1, a rapporto dal colonnello, il quale non poté essere più esplicito:

«Io ai miei ascari voglio molto bene – dichiarò – voi, venite dopo».

Obiettivamente, lo si poteva comprendere: i neri erano 5.000, mentre noi bianchi eravamo 101, colonnello compreso. Eravamo a 10 chilometri da Ual-Ual... più che logico tenere buoni i negri.

Trasportata la colonna a destinazione, noi autieri fummo trattenuti, con gli autocarri. Era, purtroppo, un malvezzo in voga presso i reparti utilizzatori degli automezzi, quello di trattenerli per le proprie esigenze, anziché restituirli all'Autoreparto al termine dell'impiego per il quale erano stati concessi.

Un giorno, tuttavia, mi venne ordinato di andare a Mogadiscio, a portare degli ufficiali che stavano per recarsi in licenza. Il viaggio durò tre giorni, con un percorso di oltre mille chilometri. Con me recavo del denaro, che i miei colleghi mi avevano affidato per comperare cose varie e di prima necessità nei negozi di Mogadiscio. Senonché, appena giunto al mio reparto, il capitano colse al volo l'occasione per recuperare un automezzo con relativo autista e mi ordinò perentoriamente di non ripartire, dicendo:

«Che si arrangino, quelli lassù!»

Restava il problema della somma di denaro, problema che risolsi rimandandola ai committenti in occasione del primo viaggio diretto allo stesso Raggruppamento Maletti.

Poco dopo il reparto si trasferiva, anche se non lontano. Dal caseggiato di Mogadiscio passammo a 8 chilometri fuori città, e il luogo sarebbe poi rimasto noto come «Ottavo chilometro».

Per giungere al nuovo accampamento non esistevano strade, ma solo colline di sabbia (le dune). Una nota estremamente dolente per noi autieri: purtroppo molti, nella ricerca di un possibile punto di transito, molto spesso rimanevano insabbiati; se, per fatalità, in quel momento passava di là il colonnello Nicolardi, comandante dell'Autoraggruppamento, la sorte del malcapitato autiere era decisa: 5 giorni di rigore. Più volte capitò allo stesso colonnello di restare insabbiato. In queste circostanze egli si metteva a suonare il clacson, e tutti coloro che si trovavano nelle vicinanze dovevano accorrere in suo aiuto per toglierlo dai pasticci. Se a un semplice soldato toccavano 5 giorni di rigore, quanti se ne sarebbe dovuti attribuire il colonnello, se avesse avuto la virtù della coerenza?

Nel frattempo, dall'America era arrivato un notevole quantitativo di nuove macchine: Ford 8V, Dodge e Chevrolet. Abbandonati i Ceirano, il 7° Autoreparto si dotò di Ford 8V, ma la vita migliorò di poco. Inoltre, con questa nuova macchina sarebbe stato necessario portarsi al seguito un pozzo di petrolio di scorta, dato il suo abnorme consumo.

Nell'ottobre del '35 aveva inizio il conflitto.

Nell'avanzata per la presa di Neghelli, alla sinistra del fronte di attacco, lungo il fiume Daua Parma (uno dei corsi d'acqua che contribuiscono a formare il Giuba) erano schierati tre battaglioni di Eritrei. Due di essi disertarono e il terzo, non più sufficiente e affidabile, venne sostituito con un reparto di milizia forestale, costituito da 2-300 militi affiancati da ascari e dubat.

Su questo fronte i nostri aerei avevano sganciato alcune bombe all'iprite che avevano ricoperto un'intera vallata di cadaveri di soldati abissini. Gli ascari e i dubat, giunti sul posto alcuni giorni dopo, osservavano esterrefatti lo scenario, e non riuscivano a capacitarsi di come tanti Abissini fossero morti senza che sui loro corpi apparisse alcun segno anche della più piccola ferita.

Mezzi perfettamente allineati e pronti a partire: un allineamento che, una volta partiti, poteva essere ricomposto soltanto all'arrivo, in quanto lungo l'itinerario era spesso affidata al buon senso e all'inventiva dei singoli conduttori, la ricerca del passaggio più favorevole (foto F. Chinellato).

CAPITOLO 6

Per l'Esercito, la località aveva il nome di «Piana di Gregori», dal nome di un milite caduto, ma da tutti noi essa venne ribattezzata «Valle della Morte».

Io mi trovai a transitare di là con una colonna di cinque automezzi diretta a Malcamurri, dove erano attestate le nostre truppe, una decina di giorni dopo. Per attraversare la valle dovemmo passare sopra i cadaveri. Uno spettacolo raccapricciante, che per l'orrore e il disgusto faceva tremare le nostre mani sul volante. Infatti nel frattempo, essendo passati di lì le iene e altri animali, tutto era ridotto a una distesa di carni putrefatte: femori spolpati, gabbie toraciche aperte, addomi squarciati e dilaniati, e crani sparsi ovunque. Ed era impossibile non passarci sopra.

Quella sera, prima tappa del viaggio, nella Valle della Morte stagnava un'aria irrespirabile. Con noi viaggiava un drappello di ascari, con mitragliatrice piazzata sulla cabina della prima macchina. Durante la notte, gli ascari montarono di guardia; per ulteriore sicurezza, anche noi autisti ci organizzammo nello stesso servizio, con turni di due ore ciascuno.

La seconda notte facemmo sosta invece presso una casupola, una capanna di frasche dove alloggiava un nostro maresciallo, affiancato da alcuni ascari. Eravamo sulla sponda del Daua Parma.

Per tenere lontane le bestie feroci, accendemmo un fuoco davanti alla capanna. Davanti a noi c'era un bello spiazzo, tutto sgombro da alberi e cespugli; qui sistemammo gli autocarri per la notte.

In cabina con me, avevo un sergente di Torre Annunziata, con funzioni di capocolonna. Al momento di andare a dormire, questi mi domandò dove avrebbe potuto sistemarsi. Gli risposi di adattarsi sopra il cassone: il carico era infatti costituito da casse e materiale vario, l'autocarro era senza telone, non avrebbe dovuto essere perciò un gran problema quello di coricarsi sopra il carico stesso, sotto un cielo sereno di una magnifica notte stellata.

Trascorso qualche tempo, venni destato da alcuni colpi insistenti sopra il tetto della cabina. Era il sergente il quale, tutto agitato, mi disse:

«Chinellà, ci stanno i leoni, e tengo paura!», additando la vicina boscaglia.

«Ma stia tranquillo, sergente – lo rassicurai indicando verso la vicina capanna – ché non si avvicinano, non vede che c'è il fuoco acceso?»

Mi ero appena riappisolato, quando il sergente tornò a bussare:

«Chinellato, ci sono i leoni anche di là, e tengo molta paura».

Il fiume, in quel punto, faceva da confine tra l'Etiopia e il Kenia, e i leoni, effettivamente, si stavano lanciando misteriosi richiami da una sponda all'altra. Rassegnato, aprii lo sportello della cabina, e per il resto della notte mi rassegnai a dividere il già scarso e scomodo giaciglio col sergente.

Nel corso della presa di Neghelli, a un certo punto scarseggiò l'acqua.

Il generale Graziani ci chiamò tutti a raccolta e ci propose un'alternativa: o rinunciare a prendere Neghelli, oppure rassegnarsi tutti a non lavarsi la faccia.

«Sarò io il primo a dare l'esempio – aggiunse il generale – Una volta che avremo preso Neghelli l'acqua l'avrete, ma non subito, perché prima dovremo analizzarla». (Chiaro il riferimento alla possibilità che il nemico avrebbe potuto, nel frattempo, avvelenarla).

La decisione fu unanime, e così razionammo l'acqua fino a che la città fu occupata.

Dopo Neghelli, si passò alla conquista di Harrar e Dire Daua. I nostri servizi aumentarono: oltre ad alimentare le truppe che partecipavano alla conquista di queste nuove località, dovevamo occuparci anche di quelle rimaste a presidiare il settore di Neghelli.

Di strade, anche qui, neanche a parlarne. Venne chiamata una ditta civile, la Gondar, perché desse una sistemata alla viabilità; per modo di dire, dal momento che il tutto si risolse nella rimozione di qualche ostacolo e nel livellamento di qualche buca. D'altronde, lo sviluppo delle piste (usiamo pure questo termine, anche se troppo onorifico) si misurava in migliaia di chilometri, e le difficoltà erano all'ordine del metro.

Fu in questo periodo che, con altri due autieri, passai dal 7º al 20º Autoreparto, dotato di automezzi pesanti Fiat 634 appena sbarcati.

Aveva inizio una nuova fase della nostra vita di autieri. Con questi mezzi pesanti si viaggiava meglio e (cosa favolosa!) si poteva riposare distesi sul sedile della cabina, quasi come in una piccola e comoda cameretta, anziché rattrappirsi e rannicchiarsi come sul vecchio automezzo. Gli insabbiamenti erano meno frequenti, ma quando avvenivano eran dolori, per la difficoltà di gran lunga maggiore a venirne fuori.

Dopo la presa di Harrar, potendo disporre di un maggior quantitativo di acqua, oltretutto di qualità di gran lunga migliore, ci venne concesso di tenerne sul cassone un fusto zincato, di quelli usati per la benzina, da usare per tutte le nostre personali necessità.

Noi tre provenienti dal 7º, ci affiatammo subito con gli autieri del 20º, la maggior

parte dei quali, della classe del '14, erano appena sbarcati. Con sei o sette di essi, avevamo costituito una sorta di unione, retta da un sentimento di solidarietà. Ogni volta, prima della partenza delle autocolonne da Mogadiscio, effettuavamo largo rifornimento di viveri: pasta, caffè, burro, scatolame vario, vino, ed ogni genere di alimento utile a prepararci i pasti durante le tappe (tale era il nome che, in gergo tecnico, veniva dato alla sosta notturna).

A mezzogiorno, si effettuava una sosta per consumare una scatoletta di carne accompagnata da una galletta. Alla tappa invece, una parte di noi si dedicava ad effettuare il rifornimento delle macchine e un controllo di tutte esse, e provvedere ad eventuali piccole riparazioni. Gli altri si adoperavano ad approntare la cena, che era costituita quasi sempre da selvaggina cacciata durante il viaggio. La zona ne era infatti ricca: antilopi di ogni genere, galline faraone, otarde, francolini, dick dick, lepri, facoceri ed altro. La caccia era vietata soltanto a ippopotami, elefanti, giraffe e struzzi. La batteria da cucina era costituita esclusivamente da strumenti di fortuna: le pentole, ad esempio, erano ricavate tagliando la parte inferiore delle taniche di benzina.

A volte, per poter cucinare la sera, occorreva premunirsi e procacciarsi la legna durante il viaggio, perché nelle località prescelte per la tappa non esistevano né alberi né arbusti, solo sabbia.

Il pasto durante il movimento era invece costituito da una scatoletta di carne, una di chiarizia e due gallette. La chiarizia era costituita da pasta e fagioli, oppure da verdure, tutte e due immangiabili, essendo molto gonfie, forse per un problema di fermentazione. Le gallette e la carne erano buone solo nel loro primo anno. Le gallette, poi, giungevano già piene di tarli e, quando le si intingeva nel tè o nel caffè, venivano a galla numerosi e misteriosi puntini bianchi che fuoriuscivano da esse. Per campare, ci si doveva adattare a ingoiare anche quelli. Solo nell'accampamento di Mogadiscio ci era dato di godere di alcuni confort, quali un cucchiaio di anice da aggiungere all'acqua per insaporirla; però i giorni di sosta presso la sede erano sempre pochi: due, tre al massimo, poi si ripartiva per viaggi di giorni o settimane.

Estremamente difficoltoso era l'attraversamento delle regioni semidesertiche dell'Ogaden e della Migiurtinia. Non esistevano strade, e in certi punti, dove non esistevano neppure le piste, era praticamente impossibile procedere in autocolonna. Ogni singolo conduttore doveva industriarsi per cercare il terreno più favorevole. Si dava la caccia soprattutto ai tratti rivestiti di cespugli, erba, sterpaglie, strisciando sulle quali le ruote potevano trovare una certa aderenza. Tuttavia, una volta che su di esse erano transitati i primi due o tre mezzi, si aprivano profondi solchi che rendevano il terreno del tutto impraticabile per quelli che seguivano, che erano perciò costretti a cercarsi percorsi alternativi. In tal modo la colonna si disperdeva su un fronte di ampiezza imprecisabile, col pericolo di perdersi di vista l'un l'altro. Solo il grande polverone sollevato forniva l'indicazione della rispettiva posizione di ogni mezzo. Frequentissimi gli insabbiamenti, dai quali si usciva con enorme fatica, e solo con lo sforzo congiunto di tutti i conduttori della colonna che spingevano a mano. Nel periodo delle piogge era ancora più difficile avanzare. Queste piogge non avevano grande durata, erano rare, ma estremamente violente. In pratica, pioveva un mese a primavera ed uno in autunno. Il paesaggio si trasformava in un fangoso acquitrino. A volte, al termine di una giornata di viaggio, il tachimetro registrava un balzo in avanti di appena 6 chilometri, gran parte dei quali fatti dai giri a vuoto delle ruote nel tentativo di strapparle dal fango, tentativi che avvenivano solo a forza di braccia e di funi.

C'era un tratto dalle caratteristiche infernali, presso il confine tra la Somalia francese e quella inglese: un villaggio chiamato Kala Kaio (parola che, nel dialetto locale significava, letteralmente, «non resiste bianco»). Quando sul Kala Kaio si alzava la polvere, il caldo diveniva insopportabile e l'aria irrespirabile.

Nella fase della conquista di Harrar e Dire Daua, il generale Graziani aveva fatto apporre lungo le piste dei cartelli con questa esortazione: «Autisti, conto su di voi!». Per noi era un significativo attestato di riconoscimento delle nostre fatiche e sofferenze; ci sentivamo gratificati e ripagati di ogni sacrificio. Lo stesso Graziani aveva ordinato di distribuirci caffè a volontà, e tre limoni al giorno, ma nessuno di noi ebbe mai modo anche solo di vederli.

Con una colonna di 80 mezzi, partimmo da Mogadiscio per Neghelli e Agra Marian; da questa località trasferimmo la divisione Camicie Nere «28 ottobre» ad Agra Salam. La sicurezza era fornita da tre mitragliatrici piazzate una sopra l'automezzo di testa, una al centro della colonna, ed una su quello di coda, del quale ero io il conduttore.

All'improvviso, una raffica di mitraglia si inserì nel monotono ronzio dei motori.

«Ci siamo!» mi dissi.

Per fortuna, nulla di serio. Era soltanto avvenuto che la mitragliatrice di centro si era inceppata, e l'addetto, nel tentativo di riatti-

«A volte, al termine di una giornata di viaggio, il tachimetro registrava un balzo in avanti di appena 6 chilometri, gran parte dei quali fatti da giri a vuoto delle ruote nel tentativo di strapparle dal fango...» (foto F. Chinellato).

varla, non aveva trovato di meglio che sparare contro il fianco della collina vicina.

Il conflitto vero e proprio era finito; da lì in poi i pericoli maggiori sarebbero stati costituiti dalle bande di predoni.

Nei primi tempi, le autocolonne destinate al Raggruppamento Maletti, avevano la pessima caratteristica di non arrivare mai al completo, con la stessa formazione con la quale erano partite; una certa percentuale andava sempre perduta lungo la strada. A subire le peggiori conseguenze dallo stato delle piste erano le gomme. Una ditta civile, la «Najet», assoldata al servizio dell'esercito, forse per la scarsa esperienza dei suoi autisti, andava particolarmente soggetta a questo genere di inconvenienti, e i suoi mezzi rimanevano in gran quantità disseminati lungo la strada. Pur di rientrare a Mogadiscio, adottavano qualsiasi espediente, anche quello di sostituire le camere d'aria, forate e inservibili, con sterpaglie o altro materiale atto a fare da riempimento.

Una notte, una colonna era già pronta a partire quando apparve il generale Graziani in persona. Questi chiamò a sé il capitano e, una volta avutolo davanti, estrasse dal fodero la pistola e gliela mostrò. L'allusione era chiara, e faceva intendere all'ufficiale quale soluzione gli sarebbe rimasta da adottare se quella colonna non fosse giunta a destinazione.

In altre circostanze a noi autieri fu data occasione di provare la determinazione, la forza di carattere, lo spirito di vero soldato del generale Graziani; come quella volta in cui, ai primi del '37, a ostilità concluse, egli venne in visita all'Ottavo Chilometro. Qui erano stati allestiti dei capannoni per officina ed altro. In fondo, oltre l'ultimo capannone; il comandante, colonnello Nicolardi, si era fatto costruire una villetta tutta linda e bianca, tipo coloniale. Egli stesso indossava sempre una divisa dello stesso colore della casa.

Chiamatolo davanti a sé, senza badare al regolamento, il generale inflisse una solenne lavata di capo al colonnello, a truppe schierate. Queste le testuali parole di Graziani:

«Ah, colonnello, si è fatto una villetta tutta bianca, come lei che è tutto vestito di bianco, mentre io sono vestito color kaki, come un soldato. Si ricordi, colonnello, sono un soldato». Poi, facendo un significativo segno con la mano, soggiunse:

«E adesso se ne vada, colonnello!»

Una parola a parte meritano alcune considerazioni sui nostri rapporti con la popolazione di colore, in particolare con i nostri ascari e dubat.

Nel corso delle soste, essi erano soliti prepararsi del tè, e ce ne offrivano nelle loro tazzine, con sincero spirito di cameratismo e di amicizia. Purtroppo la pulizia del recipiente era quanto di più lontano potesse essere concepito dall'igiene, e questo ci spingeva a schermirci e a rifiutare. Sulle prime essi si offendevano, prendendolo per un gesto di superbia e per una nostra volontà di mantenere le distanze ((infatti dicevano: «tu non stare amico!»), ma quando intuirono le ragioni del nostro rifiuto, prima di porgere la tazzina, cominciarono ad adottare l'accortezza di darle, con lo stesso tè, una sommaria lavatina.

Capitava a volte di mettere le nostre conoscenze motoristiche a disposizione anche di automezzi civili di proprietà, o solo guidati, da gente di colore. Al proposito, ci capitò un giorno un episodio singolare. Un autocarro Ford era fermo sulla pista, e l'autista se ne stava tranquillamente accucciato all'ombra del cassone, preparandosi il tè. Ci fermammo a domandargli se ci fossero dei problemi, e la sua risposta fu:

«C'è il diavolo nel motore!»

Qualche domanda in più, e riuscimmo a farci spiegare che la macchina non voleva saperne di andare. Gli proponemmo di dare un'occhiata, per vedere se ci fosse possibilità di rimediare all'inconveniente.

«No, no – insisté il negro – c'è il diavolo che non lo fa camminare. Ci penserà Allah a mandarlo via. Io aspetto, e quando Egli vorrà, io ripartirò».

Pur nel pieno rispetto della fede assoluta dell'uomo, insistemmo per vedere se la cosa potesse risolversi a livello umano, senza attendere un intervento così importante. Si trattava, come intuibile, di un banale guasto, cui ponemmo subito riparo, mettendo il mezzo in condizioni di ripartire. Ma, alla fin fine, come dar torto alla fede del negro? Chi potrà mai negare che Allah si sia servito proprio di noi, facendoci passare di là al momento giusto per aiutare il suo fedele?

In Somalia, come ho già accennato, c'era anche una divisione di Camicie Nere, che noi soprannominammo «Bevere», perché i suoi componenti – tutti militi anziani – li si vedeva sempre in giro per le vie di Mogadiscio, ubriachi fradici.

Venne in seguito la legione «Fasci all'Estero», composta quasi interamente da fuoriusciti che, per meritare il diritto a rientrare in Italia, si erano offerti volontari per l'Africa.

Una delle autocolonne da me effettuate, fu proprio in compagnia di questi elementi, e fu una delle più dure e faticose. Il mio 634 era carico di botti d'acqua, che io avevo ordine di distribuire razionata, affinché fosse sufficiente per tutto il tragitto. Tutti invece ne pretendevano senza alcun limite, ed io ero nell'impossibilità di far capire loro che l'acqua era preziosa, e che non si poteva darne più di tanta, se si voleva che bastasse. Mi rivolsi perciò al loro comandante, facendo presente la situazione. Era costui un colonnello molto severo, e ben disposto ad aiutarmi, tanto che si mise egli stesso al mio fianco, ad aiutarmi a far rispettare la consegna.

Tra quei militi, ce n'era uno, un capitano proveniente da New York; veniva tutte le sere a tenerci compagnia durante la cena, e ci raccontava dell'America e delle avventure che egli aveva colà vissuto. Per noi era un vero piacere ascoltarlo, dopo aver passato tanto tempo solo tra motori, sabbia e boscaglia, senza mai ricevere notizie su quanto accadeva fuori, nel mondo.

La nostra vita di autisti in Somalia fu molto dura, oltre che per tutte le ragioni esposte, soprattutto per il caldo incredibile: si raggiungevano i 50° all'ombra. Si aggiunga il pericolo della febbre malarica, e il tormento quotidiano derivante da un'infinità di mosche e zanzare. In certe zone, di notte eravamo costretti ad accendere il fuoco e restarvi vicini, per evitare di essere assaliti. Non c'era alcun altro modo di difendersi; per le punture, le nostre mani e i nostri volti erano perennemente gonfi.

Un'esperienza mi è rimasta particolarmente impressa nella memoria. Da ragazzo, come forse è capitato a molti, avevo letto del miraggio della fata Morgana. A me capitò due volte, sempre nello stesso punto. Superato il ponte sul fiume Uebi Scebeli, a Bellet-Uen, mi si presentò davanti alla macchina una visione di acqua, simile a un lago; più avanzavo, più acqua vedevo; ma in questo modo non vedevo più la pista, sicché, dopo alcuni secondi, mi scossi e tutto scomparve. Fenomeno da attribuire alla forte sete, al caldo o al calore generato dal motore?

I miei ultimi tempi in terra d'Africa furono caratterizzati da alcuni viaggi lunghissimi, quali:

– Mogadiscio-Dire Daua e ritorno, 2600 chilometri in 22 giorni;

– Mogadiscio-Malchei e ritorno: 2111 chilometri in 27 giorni;

– Mogadiscio-Malchei (ancora) e ritorno: 2300 chilometri in 25 giorni.

Quando il 26 giugno del '37 versai a Mogadiscio il mio Fiat 634, targato R.E. 73047, esso segnava 25.435 chilometri, tutti percorsi sulle strade che sappiamo.

La mia avventura africana si chiudeva il 2 luglio 1937, con il mio imbarco nel porto di Mogadiscio. Il 17 luglio, sbarcando a Napoli, riabbracciavo la mia Patria».

Qui si concludeva la vita militare di Ferdinando Chinellato. Poco dopo sarebbe scoppiata la Seconda Guerra Mondiale, che vide il Nostro assente da ogni fronte, essendo egli in servizio in ferrovia come macchinista.

LA GUERRA ITALO-ETIOPICA (1935-1936)

Il racconto di Bruno GALIAZZO, nato a Treviso l'8 febbraio 1911 e ivi residente, costituisce una perfetta integrazione di quello del Chinellato. Molte e sorprendenti le analogie: stessa classe, imbarco sulla stessa nave nello stesso giorno e con la medesima destinazione, appartenenza allo stesso autoreparto; viaggio, insieme al Chinellato, a Chisimaio a prelevare i primi automezzi; mancato richiamo, e per l'identica ragione, alla seconda guerra mondiale. Ci limitere-

CAPITOLO 6

mo perciò a cogliere le differenze, che tuttavia non sono lievi e apportano un consistente contributo di conoscenze sull'attività degli autieri nella campagna italo-etiopica.

«Se mai nella mia vita avesse attraversato la mia mente l'idea di fare il marinaio – racconta il Galiazzo – *questa mi sarebbe definitivamente passata a seguito di quel viaggio sulla nave ospedale «Urania» che, iniziato il 9 aprile del '35 da Taranto, attraccava il 6 maggio successivo a Mogadiscio. Un viaggio durante il quale avevo trascorso ore ed ore chino sul parapetto della nave, a rimettere anche quello che non avevo più nello stomaco.*

Eppure l'accoglienza dei nostri connazionali a Porto Said era stata delle più beneauguranti. Una moltitudine di gente, dalle banchine, si scalmanava a mandarci entusiastici saluti.

Una ragazza italiana ivi residente, tale Maria, lanciava baci a tutti, con il caloroso augurio di tornare presto vittoriosi (il nome della ragazza e il particolare erano stati riportati su molti giornali)).

I ragazzi con le loro barche circondavano festosamente la nave, e si tuffavano a recuperare le monete che la gente gettava in acqua con rito propiziatorio.

Già a Massaua avevamo però sperimentato un assaggio di ciò che avremmo più avanti incontrato e che non aveva aria di sembrare una villeggiatura o una passeggiata. Un caldo torrido ci avvolgeva, tanto che i marinai erano costretti ad usare gli idranti della nave per provocare una ritemprante pioggia artificiale.

L'arrivo a Mogadiscio coincise con la stagione dei monsoni che, provocando onde altissime anche in prossimità del porto, sballottavano la nave da tutte le parti impedendoci di sbarcare, tanto che fummo fatti scendere, a piccoli gruppi, mediante una cesta di corda appesa alle fiancate e dondolante.

Finalmente la riconquista della terra ferma, la corsa in macchina, e il riposo sotto la tenda.

I primi tempi vennero trascorsi nel mettere a punto le macchine, provare i motori, ed effettuare ogni operazione necessaria, finché un giorno una decina di noi venne trasferita a Bellet-Uen. Qui ci sistemammo alla meglio, distribuendoci i vari compiti.

Una sera, eravamo agli ultimi bocconi della nostra cena che stavamo consumando al chiarore di un «fanus» (lampada così chiamata dai Somali) quando scorgemmo tre figure avanzare verso di noi.

Sul momento, data l'oscurità, non dedicammo loro grande attenzione, anche perché erano vestiti con delle sahariane e senza copricapo, quando all'improvviso uno di noi balzò fulmineo in piedi, e gridò l'«attenti!»

Al che uno dei tre disse:

«L'attenti lo dò io; state pur comodi!» Era Sua Eccellenza il generale Graziani.

Un breve scambio di battute poi:

«A quanto pare non ve la passate tanto male!» fece Graziani, e domandò chi fosse il cuoco. Uno dei miei compagni indicò verso la mia direzione ed io, avvicinandomi al tegame, ne sollevai il coperchio, mostrandone il contenuto: pernici arrosto, e sugo

Bruno Galiazzo, con la sua ambulanza, con la quale visse la terribile avventura raccontata nel testo (foto B. Galiazzo).

per una spaghettata, il tutto trattato con aromi adeguati.

Il generale, vedendomi impacciato e in soggezione, mi ordinò:

«Domani mattina vieni al Comando!»

È opportuno precisare che, nel luogo dove eravamo, il cibo non mancava affatto; c'era solo l'imbarazzo della scelta. Di carne, ce n'era d'ogni genere. Se poi volevamo toglierci la voglia di pesce, era sufficiente mostrare pochi spiccioli sul palmo della mano ad uno dei tanti ragazzi ed egli tornava di lì a poco con dei pesci lunghi un braccio.

Il giorno dopo dunque, come era stato ordinato, mi presentai al Comando e subito venni accompagnato in cucina dove, con il personale addetto, approntammo un programma dei vari pasti da preparare.

Fu, quello, un intermezzo di una decina di giorni, in capo ai quali il capo cuoco mi consegnò quattro colombine (moneta in argento da cinque lire dell'epoca) da parte del generale, con l'ordine di rientrare la sera stessa al mio reparto.

Con l'inizio delle ostilità, venni messo alla guida di un'ambulanza e venni assegnato a un battaglione d'assalto somalo.

Benché avessimo a disposizione delle tende, tanto io che i miei colleghi preferivamo trascorrere la notte dentro l'automezzo, in quanto la sabbia pullulava di insetti quali tarantole, scorpioni, e pulci penetranti. Queste ultime si annidavano sotto le unghie, e penetravano in profondità, sì che per snidarle non c'era altro rimedio che praticare un piccolo foro sulla parte superiore dell'unghia (per lo più veniva utilizzato, a tale scopo, il trapano d'officina, con punta piccola) e premere con forza il polpastrello, in modo da far schizzare fuori, insieme al sangue, il fastidioso ospite. Man mano che le truppe italiane avanzavano, l'autoreparto si spostava con esse, e le brevi soste si alternavano con il crepitio delle armi.

Nel corso di un trasferimento, passammo accanto a un lebbrosario recintato da una folta siepe di rami spinosi. Gettammo uno sguardo all'interno e provammo un brivido: figure orrende, vaganti qua e là, ci osservavano con occhi smarriti.

A volte, dopo ore di battaglia, venivano recuperate le armi sottratte al nemico, che venivano ammucchiate e date alle fiamme.

Il caldo di quei giorni era tale che le carogne degli animali, anziché imputridire, si essiccavano.

Durante le ore notturne, nelle brevi soste, il silenzio veniva sovente spezzato dagli sghignazzi delle iene, che si portavano tanto vicino che potevamo scorgere il loro profilo nell'oscurità. Ma guai a sparar loro, come pure agli sciacalli; erano chiamati gli «spazzini della foresta», ed eliminando le carogne contrastavano il diffondersi di pericolose epidemie.

Vita da cani, all'8° Chilometro: le operazioni non sono ancora iniziate e, per chi ha in consegna un mezzo come l'ambulanza, l'unica compagna quotidiana è la noia (foto B. Galiazzo).

La popolazione viveva per lo più sparsa in una miriade di gruppi di capanne; qua e là, qualche casa in muratura. Ad ogni agglomerato, anche minimo, era stato dato un nome, quasi fossero città, nomi che era impossibile ricordare, tanto erano numerosi.

Un giorno, passando accanto ad un accampamento di dubat, ricevemmo una festosa accoglienza. Di solito le formazioni di questi guerrieri erano composte unicamente da centinaia di uomini.

Il dubat è un soldato di estrema e provata fedeltà; per un dubat, mancare alla parola data costituisce la più grave mancanza che un uomo possa commettere, e chi se ne macchia perde ogni rispetto e stima da parte di chi lo conosce. Inoltre, la mira del suo fucile non lascia scampo. All'occorrenza, egli è capace di camminare giorni interi senza fermarsi, accontentandosi di poco cibo. Il dubat è il terrore di chiunque abbia la sventura di essergli nemico.

CAPITOLO 6

Il mio armamento era quello in dotazione, cioè il solito moschetto modello 91 corto, ma di mia iniziativa avevo acquistato una pistola che tenevo sempre a portata di mano. Da più parti giungevano infatti notizie di efferate atrocità compiute dagli Abissini nei confronti di quanti cadevano nelle loro mani; si era a conoscenza di episodi nei quali ai prigionieri erano stati tagliati e messi in bocca i propri genitali.

Un giorno, mentre il battaglione avanzava verso la presa di Giggiga, il servizio informazioni segnalò, sulla direttrice di avanzata, la presenza di un contingente di 2-3 mila Etiopici. La realtà era invece ben diversa: il numero di costoro era di gran lunga superiore, tanto che in breve ci trovammo completamente accerchiati. E qual era il loro armamento? Altro che lance e scimitarre! Le loro mani brandivano dei moderni Mauser belgi ed altre armi da fuoco di modello recentissimo. I nostri cominciavano a cadere, abbattuti da micidiali pallottole dum-dum.

Saranno state le dieci di sera, quando si avvicinò un tenente, il quale:

«Ci sono dei feriti da trasportare con urgenza presso l'ospedale da campo – annunciò – chi si offre volontario?»

Ci scrutammo l'un l'altro sperando vanamente ognuno di trovare, negli occhi di un altro, un segno di assenso. La comune paura era non tanto di morire, in quanto questa era l'eventualità più probabile anche restando lì, dato il totale accerchiamento; da tutte le alture circostanti, a 360 gradi, si scorgevano infatti le fiammate degli spari. Il nostro terrore era quello di venire catturati e subire le sevizie e torture risapute.

«Forza, decidete in fretta, oppure tireremo a sorte!», insisté il tenente.

Fu deciso per il sorteggio. Scritti i nomi su bigliettini, e inseriti questi in un casco, si estrasse il nominativo del malcapitato: si trattava di un barese il quale, appena sentito il proprio nome, venne colto da un tal panico da lasciar intendere a tutti gli altri l'inutilità di affidargli un incarico che egli avrebbe sicuramente fallito.

Il cerchio attorno a noi si faceva sempre più stretto per cui, dopo un ultimo momento di esitazione, mi feci avanti.

«Va bene, vado io, ma ad una condizione: che sia io a scegliere il momento di partire!»

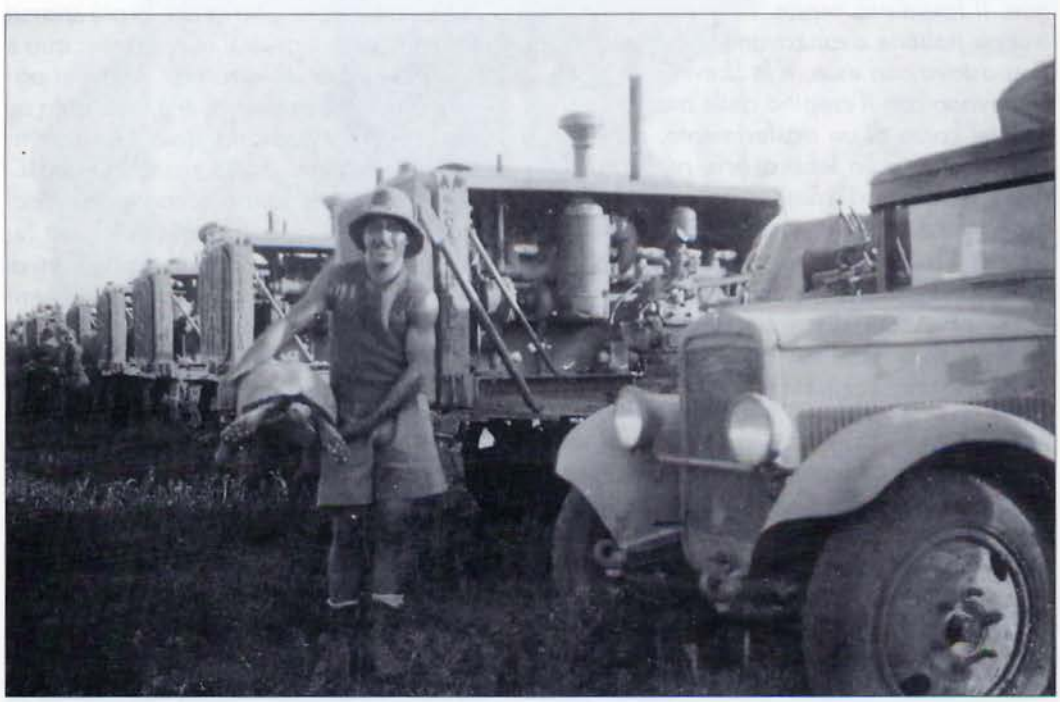
«D'accordo!» concluse il tenente, ben sollevato dall'aver trovato chi gli toglieva le castagne dal fuoco.

Alle 3 di notte, con sei feriti sul cassone legati con cinghie e un negro al mio fianco, in cabina, misi in moto e mi avviai, naturalmente a fari spenti, confidando di non finire in qualche buca o di non cozzare su qualche masso.

Avevo percorso cento metri o poco più, quando si scatenò l'inferno. Vidi sparirmi, in un lampo, il parabrezza e, quasi contemporaneamente, il mio compagno, reclinandosi su un fianco, mi finiva di peso su una spalla. Manovrando lo sterzo con una sola mano, lo scostai con forza da me, per riacquistare libertà di guida.

Tre suoni, diversi e distinti, rompevano il buio: il crepitio dei fucili, il grido rabbioso del motore, e il rantolo di quel poveretto.

Avevo percorso appena due o tre chilometri, sufficienti tuttavia per sganciarmi dall'accerchiamento, quando il motore si fermò. Tirai su il confano e, alla luce di un fiammifero, vidi che il guasto interessava la



Giggiga. Siamo verso la fine delle operazioni. Davanti a un reparto di katerpillar schierato, c'è tempo per una curiosa foto ricordo: Bruno Galiazzo con una tartaruga da 60 chili sotto il braccio. «E quello non si sbrigava mai a scattare la foto», ricorda il protagonista (foto B. Galiazzo).

trasmissione del carburatore, danneggiata da una pallottola. Sfilata una stringa da una scarpa, effettuai con essa una sommaria riparazione, e ripartii. Viaggiai per tutto il resto della notte, percorrendo un centinaio di chilometri. Saranno state le 6 o le 7 quando raggiunsi l'ospedale da campo dove, al personale che mi venne incontro, consegnai 6 feriti e un moribondo: il mio povero compagno di cabina.

Guardai i fianchi dell'automezzo: quanti fori!!!

Rimasi un paio di giorni presso l'ospedale, dopodiché rientrai presso il mio reparto. Nella battaglia, nel frattempo, erano intervenuti i nostri dubat: l'accerchiamento era stato spezzato con l'intervento dei nostri «carri armati». Così qualcuno aveva la pretesa di chiamare quei veicoli cingolati, ma era certamente più attinente il nome da noi tutti usato: «carrette»; erano dei mezzi da combattimento molto ridotti, talmente bassi che, quando venivano all'attacco, i cavalieri dello Scioa li scavalcavano passandovi sopra con i cavalli.

Passarono ancora un paio di giorni e le nostre truppe entravano a Giggiga. Su questa operazione, si chiudeva la guerra.

Qualche tempo dopo, in previsione del nostro rimpatrio, il colonnello Carnevali ci riunì promettendo, a chi avesse voluto restare nella colonia da civile, l'assegnazione di un automezzo a titolo gratuito, col quale poter avviare un'attività. Molti rimasero e... ci rimasero. L'attività delle bande di predoni, finita la guerra, fu intensa, e parecchi dei miei vecchi compagni autieri rimasero vittime di cecchini mentre viaggiavano lungo le piste perdendo, in uno, l'automezzo, il lavoro, e la vita».

Nilo LUNAZZI, nato a Udine il 15 marzo 1913 e ivi residente, 80 anni al momento dell'intervista, è l'attuale Presidente della locale sezione A.N.A.I.

Dopo aver espletato il proprio servizio di leva in varie località della Penisola (Firenze, Alessandria, Cuneo) e con svariate mansioni (autista, meccanico, istruttore di scuola guida), venne trattenuto in servizio per le esigenze della imminente campagna d'Africa.

«Venni imbarcato per l'Africa – racconta il Lunazzi – *sul finire del febbraio 1936. Dopo quindici giorni di viaggio, eravamo a Mogadiscio. Il porto non era attrezzato per l'attracco di grosse navi per cui, calati lungo la fiancata con delle ceste di corda, con alcuni zatteroni fummo portati a terra. Qui c'erano già degli autocarri ad attenderci per condurci all'8° chilometro. Prima di scendere dalla nave, l'altoparlante di bordo ci aveva sollecitati a fare rifornimento di acqua.*

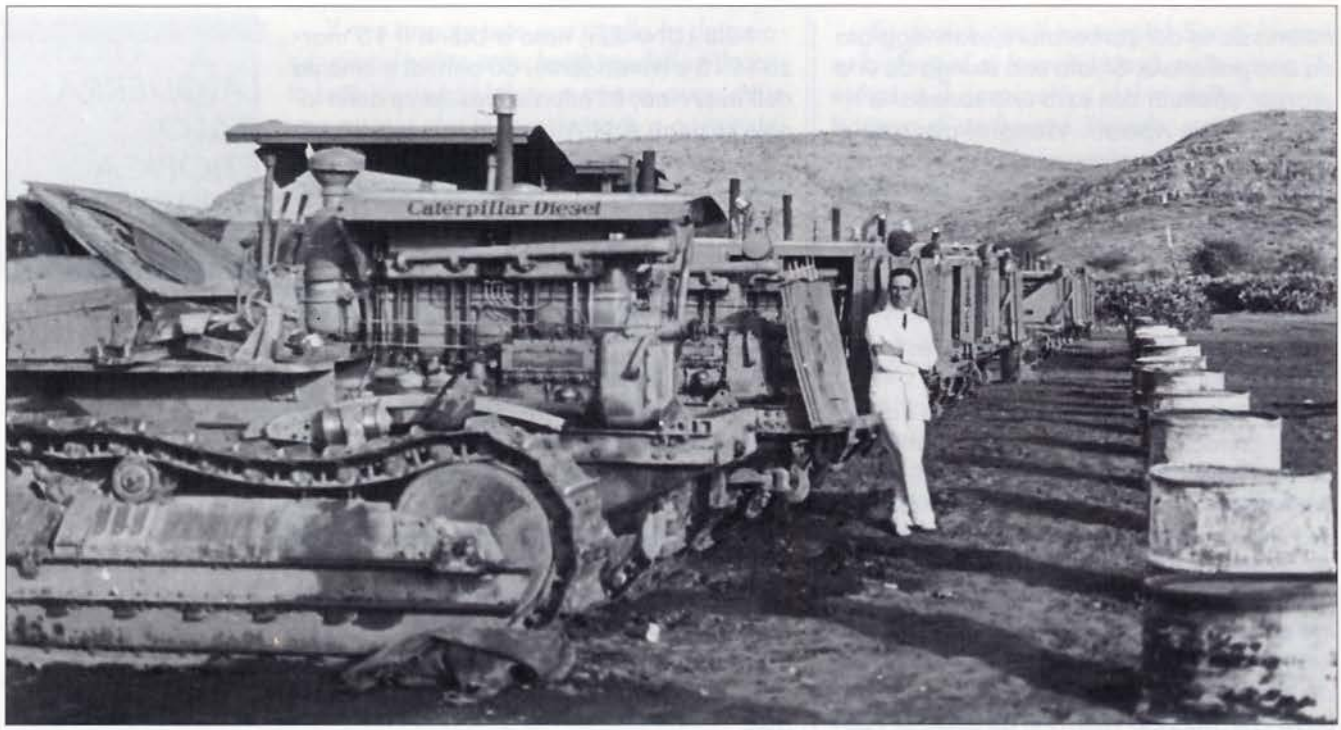
Venni assegnato al 326° Autoreparto Pesante, che era in attesa dell'arrivo dei Fiat 634 di dotazione. C'erano numerosi altri reparti, con noi, ognuno operante su un diverso tipo di automezzi: Ford, Chevrolet, Dodge...

Di particolare rilievo, un reparto di Katerpillar, dotato, oltre che di trattori, anche di rimorchi cingolati. Questi mezzi venivano inviati in Somalia scomposti nelle loro componenti, e sul posto venivano assemblati da personale specializzato. Era considerato un reparto punitivo; ad esso venivano infatti assegnati individui con precedenti penali.

Era atroce, viaggiare con quei mezzi: per quanto si proteggessero le orecchie con

LA GUERRA ITALO-ETIOPICA (1935-1936)

Il conduttore, trovandosi spesso nella necessità di doversela cavare da solo, doveva anche essere buon meccanico. Qui l'autiere Lunazzi è intento proprio a questa seconda attività.



Per lo stato delle piste somale, molto preziosi si rivelarono i caterpillar, che rimanevano sovente in colonna per diversi mesi. Essi presentavano però, per i loro conduttori, il grosso problema della estrema rumorosità. Raccontano i testimoni che questi, talvolta, al termine di una autocolonna, rimanevano sordi anche per un paio di giorni. Qui, un allineamento di mezzi del 36º Autoreparto a Dire Daua (foto E. Ruscazio).

dei tappi, quando scendevano a terra non era assolutamente possibile, per un paio di giorni, parlare con gli autisti, resi completamente sordi dal frastuono del veicolo. Come compenso del maggior disagio, a questi conduttori veniva riconosciuto il diritto al vitto maggiorato.

Appena giunti, una modesta targhetta di legno recante il numero del reparto, ci indicò il posto da occupare. Ci sistemammo alla meglio.

Un po' più in là, in fondo al campo, c'era la cisterna dell'acqua scoperta. Dopo alcune ore giunse l'autobotte che cominciò a versare nella cisterna. Avreste dovuto vedere! Appena il liquido ebbe toccato il fondo e le pareti del serbatoio, si levò una densa nuvola di vapore, proprio come avviene quando si getta acqua su una piastra rovente.

In attesa dell'arrivo dei 634, si passava il tempo tra il caldo e la noia. Per lavarci avevamo il mare, e imparammo subito l'incompatibilità che corre tra il sapone e l'acqua salata.

Solo i reparti già in possesso di automezzi potevano operare. L'autoreparto che aveva i 614, ad esempio, era a disposizione dei cosiddetti «Fasci all'estero». I componenti di questo corpo facevano vita beata, ed erano «allegri» dalla mattina alla sera; basti dire che i pavimenti delle loro tende erano costituiti dai fondi delle bottiglie scolate, infissi nella sabbia a collo in giù.

Giunti gli automezzi, a me toccò una Balilla a tre marce.

La prima colonna cui presi parte, mi fornì sufficienti indicazioni sulle difficoltà che avremmo incontrato e, rispetto ad esse, sull'inadeguatezza dei nostri automezzi.

Partii, in testa a una colonna di 8 autocarri, destinazione Bellet-Uen, con a fianco il tenente comandante della colonna stessa. Per tutto il giorno percorremmo boscaglie, superammo fossati, guadi ecc. La sera, la mia macchina si arrestò e non volle più saperne di ripartire. Estrassi l'asticina dell'olio. Olio? Nella coppa, e in circolo per il motore, non c'era che fango. La macchina non era fornita di filtro adeguato, e la sabbia era stata aspirata nel motore assieme all'aria.

Tutta la colonna, intanto, si era fermata nella boscaglia.

Di lì a qualche ora, passò un autocarro di ascari. Il tenente li fermò, spiegò loro la situazione e li convinse, fornendo loro anche il carburante, a portarlo a destinazione. L'intera colonna ripartì lasciandomi solo, nel buio più fitto, con la vettura immobilizzata.

Era, questa, purtroppo, una delle prospettive che più terrorizzavano l'incerta vita di noi autieri. Quando un mezzo si rendeva inefficiente, dovunque esso fosse, il conduttore doveva tassativamente rimanere lì, fino all'arrivo dei soccorsi. Talvolta l'inconveniente si verificava a interi giorni di cammino dalla base, in zone sperdute infestate da belve o predoni. Ma il conduttore doveva restare con il mezzo, stendendo il telone per raccogliere acqua nell'eventualità di una provvidenziale pioggia, fino a che qualcuno, passando, non gli lasciava qualcosa da mangiare, o non fossero inviati soccorsi a recuperarlo. L'attesa poteva durare giorni, settimane, o mesi, fino al recupero, o all'uccisione del poveretto, se prima la solitudine non lo rendeva pazzo.

Alla mia prima autocolonna, a me era

toccata proprio questa prospettiva. Rimasto solo, mi rannicchiai nella cabina, mi tirai vicino il moschetto, e mi posi in attesa. Col buio e la solitudine, la fantasia galoppava: ogni rumore, ogni fruscio, ogni frasca mossa dal vento, per me era una belva, o un ladrone pronto a sgozzarmi. Finalmente, mi addormentai.

Venni destato dal tocco di una mano sulla spalla. Sobbalzai. Era un autista di una colonna di autobotti di passaggio. Tentai di scendere dalla vettura, e caddi a terra: le gambe, anchilosate per la posizione tenuta tutta la notte, non mi sorreggevano più.

Spiegai la situazione, e quelli mi consigliarono di aprire il tappo e versare tutto l'olio. Cambiato l'olio, e fatto il pieno di benzina, provai a ripartire. Miracolo! la macchina andava di nuovo.

Mi rimisi in viaggio. Ma Bellet-Uen, dov'era? Fortuna volle che, per strada, incontrassi un indigeno. Un po' di parole, un po' di mimica, lo convinsi a salire con me a farmi da guida. Dopo un percorso che sembrava mai finire, finalmente, da un'altura, avvistai in basso il paese, dove si scorgeva anche la mia colonna, già arrivata. Presi a scendere, per raggiungere l'abitato, ma dopo vario girovagare, mi ritrovai al punto di partenza. Ritentai, ma stavolta puntando diritto e, per far ciò attraversai la pista del locale campo di aviazione, tirandomi dietro le grida e gli improperi di chi mi vedeva compiere una manovra non priva di pericolosità.

Appena giunto, mi avviai con una tanica verso la riva del fiume Uebi Scebeli. Mentre scendevo giù dalla sponda, scivolai, ma riuscii a fermarmi prima di finire in acqua. Poco dopo, raccontando l'episodio, mi sentii rispondere che l'avevo scampata bella; e mi venne indicato il vicino cimitero, dove spiccava una tomba scavata di fresco, quella di un soldato che aveva subito la mia stessa disavventura ma che, al contrario di me, era finito in acqua, ed era stato dilaniato dai coccodrilli.

Una cosa che non riuscii mai a capire è come mai, invece, i bambini negri nelle acque del fiume ci sguazzassero allegramente, facendoci il bagno.

Altra cosa incomprensibile, il colore delle acque dell'Uebi Scebeli: mai viste di un colore che non fosse simile a un «testa di moro».

Presto cominciarono le operazioni militari vere e proprie, che mossero verso il territorio etiopico lungo tre direttrici. Su quella di destra avanzavano reparti di carabinieri e di eritrei; al centro si tenevano le nostre truppe di fanteria insieme agli ascari; mentre sulla sinistra attaccavano i dubat.

Durante l'attacco a Sassabaneh, il nostro autoreparto venne impiegato per il trasporto di viveri e munizioni; non avveniva mai di trasportare truppe, che marciavano sempre a piedi.

Le avanzate assumevano l'aspetto di rastrellamento. Davanti, lentamente, procedevano gli automezzi. Pochi passi indietro, tenendosi a una ventina di metri l'uno dall'altro, avanzavano i dubat, scaglionati su un fronte amplissimo. Dove questo formidabile pettine passava, svaniva per noi ogni rischio di minaccia. I dubat erano combattenti eccezionali, ed avevano una mira infallibile. Chiunque, uomo o animale, avesse avuto la sventura di divenire bersaglio del loro fucile, aveva la sorte segnata.

Veniva riconosciuto loro il diritto di razzia; inoltre ricevevano 5 lire per ogni fucile catturato e consegnato. Non seppellivano i corpi dei nemici, ma li bruciavano; seppellivano invece solo i loro correligionari.

Nel corso della stessa conquista di Sassabaneh, anche un autiere venne ferito da una pallottola vagante e venne trasportato presso un ospedale da campo. Era orribile il modo in cui i feriti venivano operati: senza anestesia, senza sterilizzazione. Più che sale operatorie, sembravano banconi di macelleria.

Durante l'avanzata, avevamo a disposizione 2 litri d'acqua a testa al giorno, che doveva bastare per tutte le bisogna. Nessuno si azzardava ad avvicinarsi all'autobotte, sempre strettamente e fedelmente sorvegliata da un ascaro.

Giungemmo infine nella piana di Giggiga, dove tutte e tre le colonne si fermarono. Eh, sì! Era tutta una questione di giochi politici: ad Addis Abeba avrebbe dovuto entrarci Badoglio.

La piana di Giggiga presentava un clima diverso che nel resto del paese: qui le temperature, durante la notte, scendevano anche di 15-20 gradi.

Da Giggiga passammo ad Harrar dove – cosa straordinaria! – c'era un acquedotto che convogliava in città acqua freschissima. Non ci parve vero di buttar via quella stantia delle autobotti, e tuffarci nudi nelle fontane pubbliche!

Le strade non consentivano però l'accesso in città con gli automezzi, che vennero parcati fuori dell'abitato.

Da Harrar, il 326º fu poi spostato a Dire Daua. Si faceva servizio nella zona dei laghi, caratterizzati da grande abbondanza di folaghe. Per andare a Dire Daua si doveva scendere per una strada così stretta da non consentire il transito contemporaneo nei due sensi, tanto che erano state fissate delle ore precise per scendere e altre per salire: a chi si trovava nella direzione sbagliata in un'ora sbagliata, e incrociava un altro

La strada, lunga 55 chilometri, costruita dagli Italiani, che portava da Harrar a Dire Daua (foto N. Lunazzi).

mezzo, non restava che rifarsi tutta la strada a marcia indietro.

A Dire Daua, anche a me venne assegnato un 634. Un giorno, con quattro automezzi, portammo un carico di abissini ad Addis Abeba, già occupata dai nostri. Erano tutti talmente infestati da parassiti, che al ritorno ci fermammo vicino a un laghetto, lavammo ben bene gli automezzi, e li disinfettammo con della nafta. Al tramonto, decidemmo tutti e quattro di fare un bagno nel piccolo specchio d'acqua: ne uscimmo puliti e rinfrescati ma... con la malaria. Ci colse, improvviso, un gran febbrone. La malaria, si sa, viene con accessi di febbre altissima (anche 41°), intervallati da momenti di benesserre. Profittando di uno di questi momenti, rientrammo in sede.

La febbre mi veniva ogni giorno alla stessa ora, verso le tredici; deliravo, sì che venni ricoverato all'ospedale di Dire Daua. Impiegò un giorno la commissione per decidere chi doveva essere rimpatriato. Quando fu il mio turno, appena si seppe che ero autista, il parere fu subito negativo. Me ne lamentai col capitano medico e quegli, per confortarmi, mi giurò che mi avrebbe guarito. Per settimane, tante iniezioni... tanto chinino... progressi pochi; finché il medico mi disse che, se volevo guarire, dovevo tornare alla mia vita di sempre. Tornai perciò al reparto, ripresi a guidare e, sembrerà strano, ma guarii veramente, proprio come aveva detto il dottore.

Ponemmo la base presso un presidio, di cui ora mi sfugge il nome, con il compito di effettuare rifornimenti alla Divisione Libica, stanziata a notevole distanza. Fu in quel periodo che avvenne l'attentato a Graziani, seguito da dure rappresaglie ordinate dallo stesso generale. Fu tale l'indignazione dell'intero Corpo Libico, che si durò fatica a dissuaderlo dal mettere a ferro e fuoco Addis Abeba.

Al momento del congedo, avrei voluto rimanere là, da borghese. Avevo infatti ricevuto un'offerta di lavoro da uno del luogo, che avrebbe acquistato un camion e mi avrebbe assunto a 3 mila lire al mese. Non ebbi però il consenso delle autorità militari, secondo le quali sarebbe stato disdicevole, per un italiano, lavorare alle dipendenze di un indigeno. Decisi perciò di tornarmene a Udine.

La sosta a Mogadiscio, in attesa di un imbarco, si protrasse per ben tre mesi. Dopo lunghe peripezie, rivedevo la mia Udine il 13 dicembre del 1937. Avevo ancora indosso la divisa coloniale, si può immaginare quanto adatta alla temperatura della stagione.

Qual era la nostra vita di autisti, in questa campagna d'Africa? Ho già detto di ciò che accadeva, quando si aveva la disavventura di rimanere con l'autocarro in panne. Anche una semplice foratura diveniva un dramma, per la difficoltà di trovare un fondo stradale abbastanza solido da non far affondare il martinetto.

Un problema di più agile soluzione era invece quello relativo al vettovagliamento, ma solo grazie alla nostra fantasia e al nostro spirito di iniziativa. Avveniva spesso che gli stessi ufficiali accompagnatori ci chiedessero di poter dividere con noi il nostro pasto.

Quando si andava in colonna, a seconda della distanza da coprire, si faceva provvista di cassette di gallette e scatolette di carne. Le gallette erano confezionate in un involucro interno, impermeabile, di zinco, ed uno esterno costituito da una cassetta di legno, fissata con chiodi. Spesso però, nell'inchiodare le tavolette esterne, gli operatori foravano anche la cassetta interna di zinco;

in tal modo, entrando aria, le gallette divenivano muffa, e andavano gettate via.

Per ovviare all'inconveniente, si cercò sulle prime di raggiungere il più vicino presidio per farsi dare del pane, ma senza successo. Allora pensammo di prelevare presso i magazzini della sussistenza, con buoni di prelevamento firmati dal capocolonna.

Molto meglio andava quando eravamo noi stessi a trasportare viveri presso i magazzini. Quando si portava vino, il trucco era semplice. Si accostavano tra loro due automezzi, per la parte posteriore, sponda contro sponda, a pochi decimetri l'una dall'altra. Sul bordo superiore delle due sponde si poggiava la cassetta piena di fiaschi. Si infilava una baionetta tra le fessure del fondo, un colpo secco, e si bucava un fiasco, il cui contenuto veniva raccolto mentre colava via. Prima di bere, naturalmente, si filtrava il vino con un panno, per eliminare i frammenti di vetro.

Le cassette danneggiate venivano contrassegnate con una crocetta appena visibile. Quando poi si tornava alla sussistenza a prelevare, usavamo l'accortezza di scegliere le cassette contrassegnate, facendo notare al magazziniere la presenza di fiaschi rotti, che ci venivano sostituiti.

Per le scatolette di carne, era un po' più complicato, per via dei chiodi arrugginiti e difficili da svellere. Il sistema comunque era quello di aprire le cassette, prelevare due o tre scatolette dallo strato più interno sostituendole con dei sassi, risistemare lo strato superiore e richiudere la cassa.

Quante volte, poi, un sacco o una cassetta rimaneva sul cassone, a ridosso della sponda posteriore, invisibile da terra!

Per la frutta non esistevano problemi, specie a Dire Daua, dove c'erano grandi coltivazioni del negus. Avevamo mandarini quasi tutto l'anno, e sulla cabina del mezzo c'era sempre un casco di banane dal quale spiccavamo a piacimento.

In Eritrea c'erano ditte civili che effettuavano trasporti per l'esercito e questo offrì il destro per l'instaurarsi di loschi traffici tra conduttori militari e gli stessi autisti civili. In pratica, sulle prime, avveniva questo. I mezzi militari non avevano il caratteristico colore kaki, ma erano assolutamente identici ai civili. Il mezzo civile recava i rifornimenti fino a un certo punto fissato per l'incontro, dove il carico passava su quello militare, che l'avrebbe portato a destinazione. L'accordo tra il lestofante civile e quello militare si concretizzava in questi termini: il civile partiva dalla ditta con un autocarro vecchio, prossimo alla fine della propria vita operativa. Dalla base militare partiva un mezzo dello stesso tipo, e dello stesso colore, ma nuovo. All'incontro, la merce passava regolarmente su quello militare ma, a questo punto, avveniva uno scambio di targhe. Il mezzo civile, vecchio, già scarico e con targa militare, veniva precipitato in un burrone; quello militare, nuovo, carico, ma con targa civile, tornava presso la ditta come se l'incontro e la consegna della merce non fossero mai avvenuti.

Con tale espediente, il militare disonesto riceveva un sostanzioso compenso; le ditte si ritrovavano nel parco un mezzo nuovo in luogo di uno sfinito; chi ci rimetteva, era solo la pubblica amministrazione, che perdeva un costoso automezzo.

In Somalia questo non avveniva. Il generale Graziani che... conosceva i suoi polli, non consentì mai l'incontro diretto tra i potenziali soci dell'affare. Le ditte civili arrivavano in vicinanza del fronte, scaricavano, e tornavano indietro. Sul punto di scarico arrivavano gli automezzi militari, e completavano l'operazione».

Come dire: nulla di nuovo sotto il sole!

Le ostilità sono terminate, anche se permane sempre il pericolo di attacchi di bande. Un po' di riposo durante una ricognizione (foto N. Lunazzi).

CAPITOLO 7

LA GUERRA DI SPAGNA (1936-1939)

Per risalire alle cause della guerra civile che tra il 1936 e il 1939 avrebbe disseminato mezzo milione di caduti sul territorio spagnolo, occorre riportarsi al 1931, cioè alla caduta della monarchia.

Il governo nato dalle successive elezioni non era riuscito a risolvere i gravi e annosi problemi che travagliavano la nazione: la crisi economica, la miseria degli operai e dei contadini, il separatismo basco... senza peraltro riuscire neppure a conquistarsi il favore dei ceti che erano stati più vicini alla vecchia monarchia, cioè il clero, i militari e i proprietari terrieri; insomma, un governo con tutti contro.

Si aprì di conseguenza un periodo di sanguinosi disordini che, alienando nel paese la simpatia verso le sinistre, portarono alla loro sconfitta nelle elezioni del 1933, quando ebbero la meglio i moderati.

Le sinistre, a quel punto, si riunirono in un Fronte Popolare che adottò una duplice tattica: sul fronte politico, con la promessa, analoga a quella fatta in Russia da Lenin, della terra ai contadini; su quello operativo, fomentando disordini, per dimostrare che i moderati non erano in grado di governare il paese. Riesplose il terrorismo, e si videro i primi preti sgozzati e monache violentate. Le violenze culminarono con una rivolta nelle Asturie che il governo riuscì, sì, a domare facendo intervenire un giovane generale quarantenne, Francisco Franco, ma che gli alienò le simpatie del paese tanto che, alle elezioni del febbraio '36, il Fronte Popolare riuscì ad ottenere una maggioranza relativa che però, per effetto di un meccanismo elettorale chiamato «premio di maggioranza», gli assegnava quasi due terzi dei seggi alle Cortes.

Anziché attendere che il nuovo governo mantenesse le promesse di ceder loro le terre, i contadini se le presero di propria iniziativa, spesso uccidendo i proprietari. Cominciò la caccia al prete e al borghese. I comunisti si scatenarono in violenze, saccheggiando chiese, devastando le sedi dei giornali di opposizione, e uccidendo il capo dell'opposizione di destra, Calvo Sotelo (una sorta di delitto Matteotti alla rovescia).

Il gioco al massacro operato dalle sinistre, fece compattare le opposizioni di destra, che potevano contare sul sostegno di un esercito ben disciplinato, appoggiato a sua volta dalla «Guardia Civil» ereditata dalla vecchia monarchia, e dalla «Falange» di ispirazione fascista.

I repubblicani del Fronte Popolare potevano a loro volta fare affidamento sulla «Milizia» e sulla «Guardia de Asalto», formazioni paramilitari sorte con il nascere del Fronte stesso.

Il 17 luglio del 1936, una rivolta militare alla guarnigione di Melilla, diede il segnale d'inizio all'«alzamiento» nazionalista. Tra il 18 e il 19, i tentativi di insurrezione effettuati nella Spagna orientale e sud-orientale fallirono, e i rivoltosi vennero massacrati; ma in altre regioni – come Galizia, Vecchia Castiglia, Navarra e Aragona – essi riuscirono pienamente.

La repubblica poteva contare anche su un 30% dell'esercito, del quale tuttavia il governo diffidava, e sull'avia-

zione, peraltro priva di aerei. I repubblicani erano riusciti a conservare la fedeltà della flotta ma, poiché ciò era avvenuto a prezzo del massacro dei suoi ufficiali, non c'era più personale in grado di dirigerla con efficacia.

Il peso degli scontri, pertanto, cadeva sulla «Milizia» e sulla «Guardia de Asalto» le quali, pur digiune di tattica e strategia militare, rifiutavano di farsi comandare dai «regolari», che ritenevano della stessa pasta degli insorti.

Franco (detto il «Generalissimo») era nel frattempo riuscito a far approdare in Spagna dal Marocco, dove egli comandava la guarnigione, i suoi efficientissimi e addestratissimi 30 mila legionari.

La guerra civile era ormai divampata e le due parti in conflitto corsero in cerca di aiuti stranieri. Mentre Franco si assicurava aiuti, in uomini e mezzi, da Germania e Italia, i repubblicani ne ricevevano da Francia e Russia. Non è vero perciò che gli aiuti internazionali furono unilaterali anzi, nelle prime battute, furono più consistenti quelli forniti ai repubblicani. Solo più tardi, quando l'Unione Sovietica tradì questi ultimi, e le altre potenze occidentali non insistettero nell'appoggio, le sorti cominciarono a pendere a favore dei nazionalisti.

Anche se piccole unità o singoli combattenti erano già accorsi, anche dalla parte dei repubblicani, fu allora, sul finire del '36, che cominciarono ad affluire, sempre più numerosi, i legionari italiani, che arrivarono a circa 50 mila unità. Esse erano articolate nelle divisioni «Dio lo vuole», «Penne Nere», «Fiamme Nere» e «Littorio», più raggruppamenti minori. Il loro apporto contribuì a dare una sensibile superiorità ai franchisti.

Affiancati, nazionalisti e legionari l'8 febbraio del '37 conquistarono Malaga, ma il 18 marzo vennero sconfitti a Guadalajara. Il 26 aprile avveniva il terribile bombardamento di Guernica, immortalato dal celebre dipinto di Picasso.

Il 19 giugno era Bilbao a cadere in mano ai nazionalisti; il 26 agosto toccava a Santander e il 21 ottobre era la volta di Gijon.

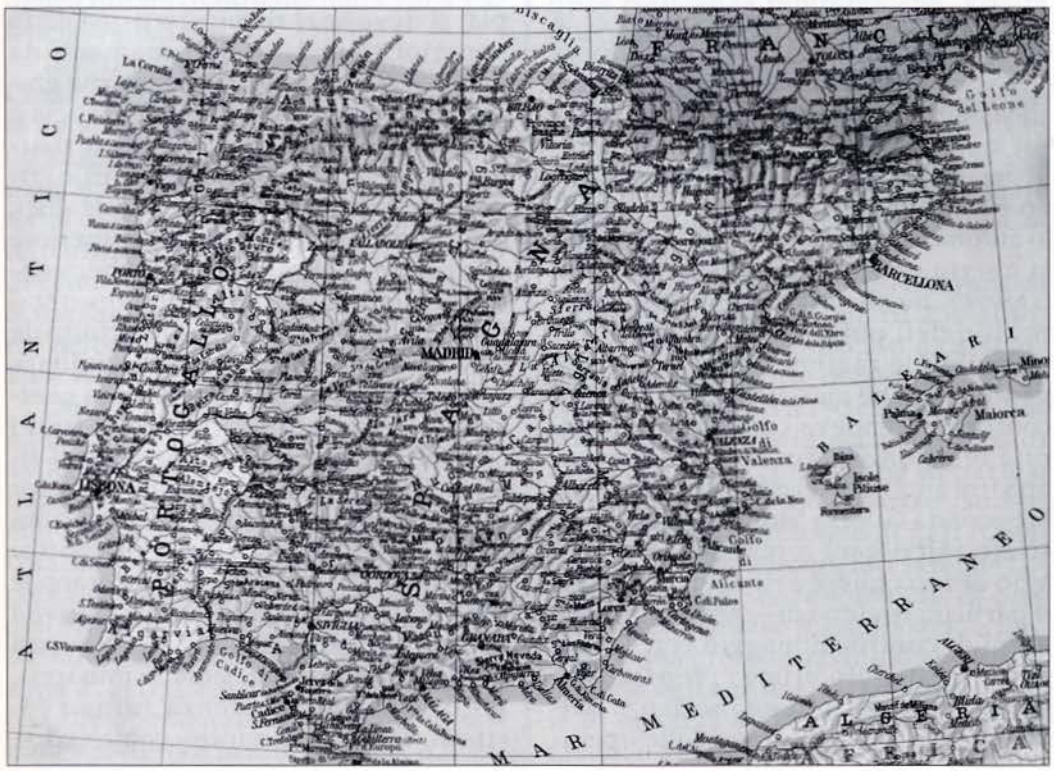
Il 1938 si apriva con le cruente battaglie di Teruel che prima veniva conquistata e poi di nuovo perduta dai repubblicani. Il 3 aprile, i franchisti conquistavano Leida.

Il 25 luglio, i repubblicani scatenavano una forte offensiva sul fiume Ebro, ma sempre su questo fiume venivano battuti il 23 dicembre.

Gli ultimi sussulti della guerra civile continuarono nei primi mesi del 1939, con l'occupazione, da parte dei nazionalisti, di Tarragona (il 6 gennaio) e di Barcellona (il 26).

Con le sorti della guerra ormai chiaramente delineate, il 28 febbraio la Francia e l'Inghilterra concessero il loro riconoscimento al governo del Generalissimo che il 28 marzo entrava a Madrid.

Con la caduta di Valencia (il 30) si spegneva l'ultima resistenza dei re-



CAPITOLO 7

pubblicani. Il 1º aprile del 1939 la guerra civile era finita: giusto in tempo per chiudere un sanguinoso capitolo della storia europea, e aprirne un altro, quello sulla più spaventosa tragedia della storia dell'umanità.

Attività degli automobilisti

Una premessa è doverosissima: a combattere in Spagna andarono solo dei volontari, e questi agirono sotto le direttive di un Comando spagnolo. È giusto pertanto chiedersi in quale misura il loro operato possa essere iscritto – in positivo o in negativo – tra le vicende relative alla Storia del Corpo. Dopo non pochi dubbi e perplessità, abbiamo optato per il «sì» all'esposizione per le diverse seguenti ragioni: perché non restino, nella nostra narrazione, zone d'ombra nelle quali potrebbero venir insinuati chissà quali sospetti; perché anche in questa guerra hanno operato unità dai nomi familiari: autogruppi, parchi automobilistici, officine mobili, ecc.; perché molti dei nomi di uomini e mezzi sono gli stessi già protagonisti in Africa e che si incontreranno nella 2ª Guerra Mondiale; infine, e soprattutto, perché anche da questo conflitto ci sono ammaestramenti da trarre, primo fra tutti: quali possono essere le conseguenze della mancanza di una organizzazione e un ordinamento già chiaramente precostituiti. Perciò... andiamo avanti!

Rispetto a quanto avvenuto per la quasi contemporanea guerra d'Etiopia – osserva Ferruccio Botti in «La Logistica nell'Esercito Italiano, III volume» – il materiale documentario disponibile per delineare a chiare note il cammino e l'attività dei corpi logistici (quello automobilistico tra essi) nel corso della guerra di Spagna, non è altrettanto copioso, né altrettanto valido sotto il profilo dell'obiettività. Varie e comprensibili le ragioni: l'intento propagandistico che ciascuna delle parti in conflitto intendeva conferire alle proprie relazioni; la durata della campagna (tre anni) che terminò a ridosso della Seconda Guerra Mondiale, senza lasciare agli organi competenti tempo e agio di raccogliere e riordinare le idee; il particolare clima di «camuffamento» a fini di controspionaggio con i quali vennero condotti prima i preparativi e poi le azioni; la minore incidenza della logistica nel complesso delle operazioni rispetto alla campagna d'Africa; da ultimo, le prestazioni certamente non esaltanti fornite da parte delle unità automobilistiche, sia a livello di efficienza dei comandi, sia di perizia dei singoli conduttori.

Da un confronto tra le due campagne, emergono a prima vista i fattori positivi a favore della seconda: un clima più affine a quello italiano, terreno meno aspro, una rete stradale già esistente, vicinanza tra i porti spagnoli e quelli della madrepatria, maggiore disponibilità di risorse locali. Agli effetti dei risultati, per contro, questi vantaggi vennero annullati da una serie di inconvenienti: mancanza di una chiara strategia iniziale, nessuna preparazione, nessun assetto organico predefinito delle unità, nessun amalgama e affiatamento fra i militari e tra questi e i quadri, ricorso a truppe volontarie e prive di specializzazione, pochi quadri in servizio permanente, decisioni quasi mai autonome e quasi sempre subordinate agli obiettivi che l'alleato, il generalissimo Franco, intendeva di volta in voltà perseguire, scarsità di mezzi in rapporto alla vastità del territorio. In margine a tutto ciò, va posta la considerazione che, a causa della distanza troppo ravvicinata tra i due conflitti (in pratica consecutivi nel tempo) non fu possibile utilizzare gli ammaestramenti che avrebbero potuto essere forniti dal conflitto africano.

Il divario qualitativo tra le forze contrapposte – dichiara sempre il Botti – non era evidente e netto come in Etiopia; si deve anzi riconoscere una certa superiorità in fatto di armamenti da parte delle forze repubblicane che grazie al concorso fornito dalla Francia e dalla Russia, disponevano di carri armati superiori, sotto ogni profilo, rispetto a quelli italiani, aerei metallici, artiglierie francesi di calibro superiore alle nostre. Tali vantaggi sarebbero stati però annullati da una peggiore organizzazione, determinata soprattutto da discordie tra i vertici politici e militari.

Una caratteristica, che fa della guerra di Spagna la precorritrice di tutti i conflitti successivi è l'incidenza dell'attività aerea sulle operazioni e, ancor più, sull'attività logistica, trasporti compresi. Le «Norme» italiane, risalenti al 1932, trascuravano quelle che erano le più elementari misure contro l'attività aerea. Dovendo fare i conti con questa grave e non più occasionale minaccia, gli organi di Intendenza furono costretti, conflitto durante – come vedre-

mo – ad emanare continue e reiterate direttive, in special modo relative alla condotta delle autocolonne.

I fattori che, in particolare, condizionarono le attività di trasporto durante tutta la campagna furono:

– il terreno, in molti settori montano;

– le variazioni stagionali e le differenze di clima tra una regione e l'altra, per il cui effetto si poteva passare dal caldo eccessivo alle nevicate, alla nebbia, alle piene fluviali;

– l'improvvisazione di molte attività logistiche, decise «sul tamburo»;

– la necessità di coabitazione e coordinamento con le unità spagnole;

– la mancanza di Grandi Unità-tipo dalle quali far dipendere in pianta stabile quelle automobilistiche, che avrebbe fatto sì che il loro impiego venisse deciso sulla base delle esigenze che di volta in volta si sarebbero palesate.

Ciò premesso, la trattazione relativa al funzionamento e all'attività svolta dal Corpo nell'arco dell'intero conflitto può essere suddivisa in 6 periodi.

Primo periodo (dicembre 1936-maggio 1937)

Esso abbraccia l'arco di tempo che parte dallo sbarco dei volontari (dicembre '36), comprende le battaglie di Malaga e Guadalajara, fino alle azioni dell'Estremadura e di Biscaglia, e si conclude con la costituzione di una Intendenza dotata di officine nella zona Palencia-Valladolid.

Il 1º dicembre si era costituito il 1º Comando Base a Siviglia che, sulla scorta delle direttive impartite dal Comando M.M.I.S. (Missione Militare Italiana in Spagna) doveva provvedere alle attività di ricezione di uomini e materiali in afflusso dall'Italia. Verso la metà di gennaio del 1937 era già pronta quella che sarebbe stata nota come Base Sud, e a febbraio, ad Aranda del Duero, la Base Nord.

Durante la battaglia di Malaga (5-8 febbraio 1937) era stata la Base Sud ad assicurare rifornimenti e servizi, con una organizzazione ancora allo stato embrionale. Ma già nella battaglia di Guadalajara (8-22 marzo) il compito passava interamente nelle competenze della Base Nord, mentre la prima, continuando ad assicurare i servizi nella zona di Siviglia-Badajoz, accudiva anche alle operazioni di ricezione di uomini e materiali in afflusso dall'Italia e il loro successivo smistamento alla Base Nord.

Il 17 febbraio le truppe italiane assunsero il nome di Corpo Truppe Volontarie (C.T.V.), agli ordini del generale Roatta.

Il 14 aprile il comando veniva assunto dal generale Bastico, e il 4 maggio 1937 la carica di Intendente veniva conferita al generale di brigata Carlo Favagrossa.

Il C.T.V. era giunto in Spagna con una forte dotazione di mezzi: 3500 automotomezzi vari. Ma già dal momento dello sbarco, a causa dell'imperizia dei conduttori, un'elevata percentuale di essi si era resa inefficiente (e mancavano ancora gli stabilimenti addetti alle riparazioni).

Con il personale e i mezzi arrivati, e senza neppure una preventiva bozza di ordinamento, vennero costituite seduta stante le unità addette ai trasporti, alle riparazioni, ai rifornimenti di carbolubrificanti e all'organizzazione del traffico.

La battaglia di Malaga, per quanto attiene il Corpo Automobilistico, venne dunque affrontata senza una adeguata preparazione logistica, e senza la preventiva costituzione degli organi direttivi ed esecutivi.

La conquista della città era stata fortemente voluta dal generale Roatta, vincendo lo scarso entusiasmo per essa del generale Franco, che si accaniva invece nel tentativo di prendere Madrid, tentativo già più volte frustrato per la forte resistenza repubblicana. Roatta intendeva infatti, prendendo Malaga, garantirsi una base portuale sul Mediterraneo dalla quale tenere i contatti con l'Italia, che fino ad allora avvenivano solo attraverso il porto di Cadice, per raggiungere il quale si doveva passare attraverso le «forche caudine» delle Colonne d'Ercole.

L'ordine logistico delle operazioni prevedeva una colonna di 250 automezzi (più veicoli speciali e carri armati) per il trasporto di 8000 uomini su un percorso di circa 150 chilometri. Subito dopo, sarebbe iniziata la marcia di avvicinamento con truppe in parte a piedi e in parte autotrasportate, suddivise su due autocolonne di pari consistenza. All'avvicinamento sarebbe seguito l'attacco, senza soluzione di continuità e successivo inseguimento a fondo per una profondità di 100 km. Rifornimenti agli automezzi: a mezzo di latte di benzina all'inizio dell'avvicinamento e al termine dell'inseguimento.

CAPITOLO 7

Era previsto anche un rigido mantenimento delle distanze tra scaglioni di marcia, velocità medie di 10-15 km/h e soste ogni tre ore.

La costituzione degli organi automobilistici prese avvio perciò mentre la battaglia di Malaga era già in corso, e anche dopo, come si può vedere dalla cronistoria iniziale delle singole unità.

La costituzione della stessa Intendenza C.T.V., con il compito di coordinamento dell'attività delle basi nord e sud, avveniva il 24 febbraio del 1937, a Siviglia. Intendente, il colonnello Scaroina. (In questa data, era già in piena preparazione la battaglia di Guadalajara. Ancora una volta, i piani di battaglia vennero decisi senza preventivo approntamento degli organi che avrebbero dovuto presiedere alla logistica). Il 5 marzo essa si spostava su Aranda del Duero, mentre la Base Nord, divenuta Delegazione d'Intendenza, avanzava e si spostava a Siguenza. Nel frattempo la Base Sud staccava una sezione a Cadice. La Delegazione di Intendenza, dopo la battaglia di Guadalajara, si trasferiva a Vitoria.

Per il settore riparazioni, alla fine di febbraio del '37 era pronta sempre a Siviglia una *Officina Riparazioni Automobilistiche*, cui fu data subito l'incombenza di riparare i mezzi resisi inefficienti a seguito della battaglia di Malaga. Per le riparazioni, l'officina si avvaleva di parti di ricambio che man mano giungevano dall'Italia e, in mancanza, si appoggiava a un parco automobilistico spagnolo.

L'officina rimase a Siviglia fino a giugno dello stesso anno. Nonostante la penuria di ricambi, e la pochezza delle attrezzature, in questi quattro mesi vennero riparati 487 automezzi. Con i primi cento di questi venne costituito un primo nucleo di quell'*Autoreparto Servizi* che, alle dipendenze dell'Intendenza, si sarebbe rivelato tanto prezioso durante le operazioni di Guadalajara.

L'Intendenza disponeva inoltre di una *Officina Mobile Pesante* che fu, fin dall'inizio, impiantata sul fronte di Guadalajara. Anche questa officina ebbe subito modo di acquisire i suoi meriti, riparando e restituendo ai reparti, in soli 20 giorni, ben 250 automezzi. A fine marzo la stessa officina si trasferì ad Aranda e quindi a Palencia, dove sarebbe rimasta fino alla fine delle operazioni.

Limitatamente al periodo in esame, ai 250 mezzi riparati a Guadalajara, l'O.M.P. poté sommare altri 300 ripristinati ad Aranda.

Per il settore dei trasporti, con gli autoreparti giunti isolatamente dall'Italia, venne costituito un *Autoraggruppamento di Manovra*, su 2 autogruppi di 2 autoreparti ciascuno: il 1º pesante, il 2º misto, cioè con 1 autoreparto medio e 1 leggero.

Dopo aver operato a Malaga, alla fine di febbraio l'Autoraggruppamento si trasferì da Siviglia a Guadalajara, dove fu impiegato dapprima per il trasporto di una Divisione Volontari sul campo di battaglia, successivamente per trasporti logistici fino alle truppe.

Dopo Guadalajara, considerato che la consistenza di mezzi (400 di cui 50 resisi inefficienti a seguito della battaglia) non era tale da giustificare la denominazione di autoraggruppamento, questo fu ridotto ad *Autogruppo di Manovra*, su 3 autoreparti.

L'entità del lavoro svolto dall'autoraggruppamento, nel trimestre marzo-aprile-maggio, è dimostrata dai 2.750.000 chilometri percorsi.

Il già menzionato Autoreparto Servizi d'Intendenza, inizialmente su 4 sezioni, fu ampliato a 6 sezioni, più un'officina, più un autodrappello di rifornimento, ma conservò il nome di autoreparto. Solo nel gennaio del '38, con l'assegnazione di altri automezzi, sarebbe divenuto *Autogruppo Servizi d'Intendenza*. Non si conosce il totale dei chilometri percorsi dall'unità; si sà però che essa non ebbe mai un attimo di sosta, sempre impegnata in trasporti dai magazzini avanzati, o dai depositi centrali, fino alle truppe stesse.

Stiamo parlando, non occorre ricordarlo, delle unità trasporti a disposizione dell'Intendenza; anche se, nel corso della presente trattazione, verrà riservato ad essi poco spazio, occorre considerare che anche le quattro divisioni gestivano in proprio un parco autoveicoli: oltre 200 la 1ª, la 2ª e la 3ª Divisione; più di 400 la «Littorio»; e questi automezzi andarono continuamente crescendo di numero, sia per afflusso dalla madrepatria, sia per acquisizioni da preda bellica.

Poiché fin dall'inizio era balenata macroscopica l'insufficienza qualitativa e quantitativa degli autieri, e poiché il loro numero si era ulteriormente ridotto per perdite in combattimenti o a seguito di defezioni di conduttori civili che, non disposti a rischiare, rescindevano il contratto, l'Intendenza tentò di correre ai ripari, cercando personale autiere tra le truppe combattenti, e richiedendo l'invio di autisti dall'Ita-

Guadalajara, per i legionari italiani, rappresentò il primo e forse più grande rovescio dell'intera campagna: qui, tre immagini relative allo stesso episodio bellico (foto SME - Ufficio Storico).

lia. A metà marzo ne giunsero 300, ma quasi tutti civili, tanto provetti che ben 100 di essi vennero rinviati al mittente con la stessa nave che li aveva condotti in Spagna.

Era chiaro che la soluzione andava cercata sul posto, con istituzione di appositi corsi di scuola guida. Nacque così l'*Autoreparto d'Istruzione*, in Aranda. I corsi, della durata di 40 giorni, cominciarono in aprile, con 150 allievi ogni volta. A fine giugno erano perciò disponibili 300 nuovi autieri.

I rifornimenti di carbolubrificanti vennero affidati alla C.A.M.P.S.A., Società Monopoli Petroli di Spagna, che effettuava forniture sulla base delle richieste della Direzione Trasporti dell'Intendenza. Anche l'attrezzatura (cisterne, distributori, fusti) veniva di regola fornita dalla società.

Per i rifornimenti diretti sul campo di battaglia operava invece lo stesso Autogruppo di Manovra, con propria autocisterna.

Gli organi addetti al traffico stradale sarebbero invece entrati in funzione soltanto nel secondo periodo, in previsione dell'azione del C.T.V. su Santander.

Da quanto sin qui esposto, si può arguire che, in occasione della battaglia di Guadalajara (8-22 marzo) l'organizzazione logistica era ancora «in fieri», e questa circostanza, unita al maltempo che accompagnò le operazioni, fu una delle cause che determinarono l'insuccesso.

Prendendo come punto di riferimento l'8 marzo, data d'inizio delle operazioni, si ricorderà che l'Intendenza si era trasferita nel settore il giorno 7 (a Siguenza).

In analogia a quanto avvenuto con la battaglia di Malaga, l'ordine di operazioni prevedeva una battaglia breve, rapida, perciò le truppe vennero alleggerite al massimo. Il 10 marzo cominciarono le difficoltà, di carattere logistico, derivanti dalla mancata osservanza delle norme di circolazione stradale: mancato mantenimento delle distanze prescritte tra automezzi (5 metri) e tra autosezioni (200 metri), disordine nelle soste.

Le conseguenze dell'indisciplina stradale furono aggravate dal fatto che tutto il movimento avveniva su un unico itinerario. L'interminabile e ininterrotta catena di automezzi costituì un ottimo bersaglio per l'aviazione repubblicana, che non ebbe difficoltà, imbottigliati com'erano, a colpirne alcuni, tra i quali uno carico di munizioni, causando panico e confusione. Grazie all'intervento della milizia stradale l'ordine venne ristabilito e il deflusso dell'Autoraggruppamento di Manovra poté avvenire senza difficoltà. Al km 104, nuovo intasamento che provocò il mancato arrivo in linea di un battaglione.

Nonostante una lettera dello stesso giorno con la quale il Comando riepilogava e ribadiva tutte le disposizioni in merito, le irregolarità del traffico si ripetevano anche il giorno 11. Nel pieno di queste difficoltà, l'Intendenza costituì una delegazione a Siguenza. Contemporaneamente venne passata all'Intendenza la gestione diretta dell'Autoraggruppamento.

Non c'è bisogno, certamente, di far rilevare quanto sia sempre poco opportuna la decisione di apportare varianti ordinative nel bel mezzo di un combattimento. Il 12 e il 13 la crisi dei trasporti si acuì ancora di più.

Come se le difficoltà non fossero sufficienti, uno straripamento del fiume Guadalquivir impose alle autorità militari spagnole di dirottare tutti i carri ferroviari a Siviglia e Cordova per sgomberare i locali depositi.

Il 12 violenti attacchi aerei causarono ingenti danni agli automezzi, con deleterie ripercussioni sul morale delle truppe. Il 13 la cronica carente disciplina provocò nuovi e ancora più gravi intasamenti, tanto da dover richiedere all'aviazione di accorrere a difendere gli automezzi, e alla divisione «Littorio» di sgomberare le strade da essi. Solo in presenza di questa situazione vennero costituite alcune squadre recuperi (ma non era elementare pensarci prima?).

Gli inconvenienti si replicarono nei giorni seguenti, tanto che il giorno 16 il generale Roatta dovette inviare alle unità una lettera che era la fotografia esatta della situazione: pacchiane dimostrazioni della più assoluta ignoranza di disciplina automobilistica da parte dei conduttori, è vero, ma anche mania da parte dei comandanti, di voler accanto, fino ad esporli al tiro delle armi portatili nemiche, gli autocarri con il loro carico, anziché deporre questo a terra.

Gli automezzi – sottolineava Roatta – servono per spostare uomini e mezzi con celerità, non per ritardare l'azione. Le conseguenze negative del mancato arrivo degli autocarri piovevano a cascata: niente rancio, niente vestiti di ricambio (il maltempo imperversò per tutta la durata del combattimento) e pertanto... morale delle truppe a terra. I bombardamenti aerei facevano il re-

sto, nell'opera di distruzione delle poche riserve di prima linea. Il 19 marzo cominciarono a scarseggiare le munizioni, il 21 i medicinali. Il 23 il Comando ordinò il ripiegamento. La battaglia di Guadalajara aveva dimostrato, se mai ce ne fosse stato ancora bisogno, l'incidenza del buon funzionamento dell'autotrasporto sull'esito di un combattimento.Eppure – stando almeno ad una relazione (per quanto di parte) redatta dal tenente colonnello Luigi Celada, Direttore dei Trasporti e Tappe dell'Intendenza – ciò che non era mai venuto meno era stato proprio l'impegno: gli autoreparti avevano lavorato per giorni e notti ininterrottamente, ed alcuni conduttori erano caduti al posto di guida durante i combattimenti e i mitragliamenti aerei a Torremocha, Almadrones, Siguenza. L'impegno però a poco giova, se non accompagnato da coordinamento e disciplina; il più delle volte, come avvenuto proprio in occasione della battaglia di Guadalajara, esso genera solo confusione e scompiglio. Non difetto di volontà, dunque; piuttosto, mancata conoscenza delle regole del gioco.

L'impatto con la realtà, tuttavia, specie se negativa, germina esperienza, che si traduce nella formulazione di disposizioni tese ad evitare il ripetersi degli errori. Dapprima piccole correzioni di rotta poi, come vedremo, virate sempre più decise.

Il 25 febbraio l'Ufficio Servizi del C.T.V. (l'Intendenza era in piedi solo da un giorno) emanava il primo richiamo all'ordine: molti reparti, quando ricevevano automezzi per qualche servizio, tendevano a trattenerli per le proprie ulteriori necessità: invece essi andavano restituiti a chi li aveva forniti, appena soddisfatta l'esigenza per la quale erano stati richiesti.

Anche a livelli minori, all'occorrenza, partivano ordini e direttive. Stava prendendo piede, ad esempio, presso gli ufficiali e i sottufficiali della divisione «Frecce», il malvezzo di utilizzare gli automezzi per esigenze private; ovviamente, se ne fece tassativo divieto: una banalità, certo, ma in mancanza quasi assoluta di norme scritte, nemmeno una regola così elementare poteva esser data come scontata.

Secondo periodo (maggio-agosto 1937)

L'Intendenza, con tutti i suoi magazzini, in aderenza allo sviluppo delle operazioni, lasciata Aranda del Duero si era trasferita dunque nella zona di Palencia-Valladolid. Nel frattempo il conflitto aveva assunto precise caratteristiche.

Poiché a fronti di grande estensione, corrispondevano forze limitate, occorrevano continui interventi per giungere a tamponare dove il nemico aveva sfondato, o dove si intendeva iniziare un'offensiva.

La scarsità di linee ferroviarie, perdipiù qualitativamente scarse, costringevano al ricorso sempre più frequente agli automezzi per la dislocazione e il trasferimento dei magazzini.

L'industria locale non offriva risorse adeguate, costringendo l'Intendenza a far continuo appello alla madrepatria. Per realizzare una opportuna e giusta economia dei materiali, cui i reparti operativi dimostravano scarsa propensione, l'Intendenza aveva istituito appositi registri di carico.

Questa erronea convinzione di una disponibilità inesauribile di mezzi, avrebbe costretto poco più tardi lo stesso generale Bastico, subentrato a Roatta al Comando C.T.V., ad emanare precise direttive per un ferreo risparmio: avveniva infatti perfino che alcuni reparti chiedessero autorizzazione a spendere, quando la spesa era già avvenuta, quasi che l'approvazione da parte dell'autorità superiore fosse una pura formalità, e non una decisione da ponderare sulla base delle effettive risorse.

Maggio 1937, fronte di Bibao. Effetto di una scheggia su un autocarro (foto Ferruccio Tura).

CAPITOLO 7

L'impossibilità di riparare, presso stabilimenti locali, i materiali, specie automobilistici, di artiglieria e del genio, aveva costretto l'Intendenza a costituire apposite officine.

Tutte queste considerazioni avevano determinato la costituzione delle due precitate basi fisse (la Sud a Cadice-Siviglia, la Nord a Vallodolid-Palencia) con annessi tutti gli impianti fissi, e la dislocazione di magazzini avanzati a contatto con le truppe del C.T.V.

L'attività del Corpo in questo periodo – riferita alla Base Sud – si esplicò in un primo tempo nello sbarco di automezzi e immediato loro avvio alla sede dell'Intendenza, e alla riparazione di tutti gli automezzi del C.T.V. abbisognevoli di grandi riparazioni.

A luglio tutta l'officina di Siviglia venne trasferita a Valladolid, e il servizio di riparazioni presso la Base Sud cessò di funzionare.

In un secondo tempo, cioè a partire dal mese di luglio, permanendo l'incarico di ricezione di mezzi e parti di ricambio dall'Italia, venne posta in funzione un'autosezione per i trasporti interni della base stessa, e si diede avvio alle procedure per l'acquisto di parti di ricambio sulla piazza di Siviglia. Nel settore delle riparazioni, il compito del Corpo venne limitato al controllo di quelle effettuate presso una officina militare spagnola.

Molto più complessa e oberata di impegni l'attività della Base Nord. Obiettivo dei nazionalisti era infatti quello di raggiungere ora le ricche province industriali delle Asturie, Santander e Bilbao, da cui erano separati da un fronte di repubblicani che andava da Oviedo a Bilbao.

Incompatibile con questi programmi era la dislocazione della grande officina di riparazioni a Siviglia, così lontana dalla zona di operazioni. Tutta l'attrezzatura venne perciò trasferita a Valladolid, città prossima all'Intendenza. La scelta dei locali destinati ad accoglierla cadde sul vecchio macello, ma si resero necessari grossi lavori di adeguamento, con ampliamento dei locali, costruzione di capannoni aggiuntivi per ospitare magazzini, uffici e alloggi; vennero acquistati nuovi macchinari e assunto nuovo personale. A luglio, l'officina iniziava a funzionare.

Il complesso degli impianti assunse il nome di *Parco Automobilistico* di Valladolid e comprendeva – oltre l'officina – il Comando stesso del Parco, un magazzino ricambi, e un reparto autonomo, destinato ad inquadrare il personale militare assegnato al Parco. Questo, tramite il magazzino ricambi, alimentava le officine leggere delle unità e l'Officina Mobile Pesante dell'Intendenza.

L'officina aveva assunto notevole complessità, essendo articolata in ben 19 reparti, ognuno dei quali addetto a un settore di riparazioni (autoleggeri, autopesanti, trattoristi, motoristi, falegnami, ecc.). Presso ogni reparto operavano una o più squadre, fino a un massimo di ben 19 per il reparto motoristi, che erano costituite, per il 55%, da legionari e operai italiani, per il restante da operai spagnoli. Nell'ottobre del '38, al massimo del suo sviluppo, l'officina impiegava ben 590 operai (307 italiani e 283 spagnoli).

Alcune nude cifre possono fornire il livello di produttività dell'officina: da luglio 1937 a ottobre 1938 il Parco ricevette 5125 automezzi, dei quali 4086 vennero riparati e restituiti ai reparti, con una percentuale di grandi e medie riparazioni pari a circa il 70% del totale.

L'Officina Mobile Pesante, già ad Aranda del Duero, il 16 maggio si trasferì a Calabazanos, nella regione di Palencia. Per una più razionale distribuzione del lavoro, ad essa venne affidata la riparazione di automezzi leggeri e motocicli, sottraendoli all'attività dell'officina del Parco.

Ampliando il suo organico da 2 a 3 sezioni, essa assunse anche una componente statica in quanto, mentre due di esse agivano al seguito delle truppe, la terza restava sempre in sede.

Anche i reparti di lavorazione, dagli 11 iniziali, passarono a 14, e il personale militare da 65 a 83, oltre a 12 conduttori di automezzi. Per conseguenza, nella nuova sede, anche le infrastrutture furono ampliate, con l'aggiunta di un capannone e di 2 tettoie che, date le caratteristiche del complesso, erano smontabili e trasportabili.

A presiedere alla cura e alla buona gestione di tutto il materiale automobilistico, presso la Direzione Trasporti di Intendenza, era l'Ufficio Tecnico Automobilistico, istituito e organizzato proprio in questo secondo periodo (giugno-luglio '37). Esso provvedeva al censimento degli automezzi e alla loro distribuzione, in aderenza agli organici fissati dal Comando Truppe Volontarie; alla targatura degli stessi sulla base del-

le unità cui dovevano essere assegnati (C.T.V. per il Comando, A.T.V. per le artiglierie, D.V.L. per la Divisione Littorio, B.S. per tutti gli altri); all'impianto di una scheda per ogni singolo automezzo; alla determinazione delle attrezzature di alcuni tipi di automezzi speciali, quali autofficine, autofrigoriferi, autobagni, ecc.

Proprio in questo secondo periodo venne dedicata particolare cura all'organizzazione del traffico stradale, specie nella fase preparatoria della battaglia di Santander.

Essa era assicurata da:
- i comandi tappa;
- un nucleo della milizia della strada;
- ausiliari;
- un piccolo laboratorio autotrasportato per la cartellazione;
- un nucleo di autogru.

La disciplina del traffico lungo itinerari preventivamente stabiliti veniva assicurata mediante pattuglie fisse agli incroci e pattuglie mobili lungo i tratti critici; con sistemi di segnalazione a bandiera o telefonico; con l'approntamento, a intervalli, di piazzole di sosta per automezzi in avaria; con l'uso di carri attrezzati e dotati di parti di ricambio per il pronto soccorso agli automezzi; con l'impiego di squadre di recupero su autogru; con la distribuzione lungo l'itinerario di cartelli indicatori, ben chiari, per la segnalazione di incroci, deviazioni, piazzole di sosta, curve pericolose, divieti di sorpasso, inviti a moderare la velocità, dislocazione di posti carburante, indicazioni relative a posti di blocco o interruzioni e, particolare importante, il punto dal quale, in vicinanza del fronte, era obbligatorio spegnere i fari.

Continuavano a manifestarsi episodi di indisciplina automobilistica, denotanti più una mancata conoscenza delle norme che una vera e propria volontà di trasgressione. Una lettera del Comando C.T.V. stigmatizzava ad esempio, l'8 giugno, l'episodio di una autocolonna viaggiante di notte, in prossimità delle linee nemiche, a fari accesi: la mancanza, più che infrazione alle norme stradali – commentava la lettera – doveva essere considerata alla stregua di un tradimento in quanto forniva al nemico precise informazioni sul materiale da colpire. Lo stesso Comando C.T.V. emanava, sotto la stessa data, le «Norme per l'addestramento tattico del conduttore».

Veniva sancita, in esse, la necessità che anche gli autisti fossero addestrati al combattimento. Come armamento ed equipaggiamento venivano assegnati: 1 moschetto (o un fucile), 36 cartucce, 1 elmetto, 1 maschera antigas, 1 bandoliera, il tutto da tenere in cabina in opportuna tasca di tela.

Come arma di reparto, ogni autosezione doveva avere una mitragliatrice sull'autocarro di scorta.

Gli autieri, nei momenti di sosta in retrovia, dovevano effettuare esercitazioni di tiro, con fucile e con mitragliatrice.

Su ogni automobilista, incombeva l'obbligo della difesa del mezzo, anche sparando, all'occorrenza.

Se attaccato isolato e da fermo, doveva reagire avvalendosi della copertura della macchina, se in marcia doveva accelerare e portarsi fuori tiro. Se in autocolonna ferma, dovevano essere predisposte misure di difesa davanti e dietro la stessa, nonché ai lati con scelta di posizioni dominanti dove arroccarsi.

Gli automezzi in sosta, non dovevano restare sulla carreggiata, ma disimpegnarsi sul terreno adiacente. Se si trattava di autocolonna in marcia, venivano emanate direttive diverse a seconda che l'attacco fosse stato frontale, laterale o da tergo. Venivano inoltre suggeriti particolari accorgimenti per la difesa da attacchi aerei..

Lo stesso intendente, generale Favagrossa, portava ancora in primo piano il problema dell'indisciplina stradale, e la sua incidenza sul buon funzionamento di tutti gli altri servizi, indisciplina (è detto testualmente) dovuta a «l'enorme deficienza di capi».

Benché già nel corso della Prima Guerra Mondiale, e successivamente nella guerra d'Africa da poco conclusa, fosse stato sempre chiaro l'obbligo dell'autista di non lasciare mai incustodito l'automezzo, in Spagna venivano ritrovati ovunque veicoli abbandonati, privi di targhe e saccheggiati, tanto che l'intendente il 18 giugno doveva emanare l'ordine di lasciare sempre una scorta, accanto al mezzo fermo per avaria, fino al momento del recupero.

L'ordine veniva ribadito, il 9 agosto successivo, allorché si rese perfino difficoltoso rintracciare i reparti di appartenenza di numerosi autocarri, rastrellati dalla squadra recuperi e ricoverati presso le officine.

Altro errore in cui incapparono le unità e che fu oggetto di campagna da parte dell'Intendenza, la consuetudine di scambiare continuamente gli auto-

CAPITOLO 7

mezzi tra i vari conduttori, con una triplice conseguenza: mancato affiatamento tra l'elemento umano e quello meccanico, maggior logorio dei mezzi, maggior difficoltà di individuare il responsabile in caso di avaria.

L'episodio bellico che maggiormente caratterizzò questo secondo periodo fu la battaglia di Santander, nel mese di agosto, per la quale venne impiegato, al completo dei suoi elementi, l'Autogruppo di Manovra.

Già in luglio, il 7 del mese, un autoreparto era stato messo a disposizione del Generalissimo per il trasporto di una divisione dalla regione di Navalcarnero, presso Madrid. L'autoreparto era rientrato all'autogruppo soltanto l'8 agosto successivo. Contemporaneamente (10 luglio) altri 30 autocarri avevano trasportato un'altra divisione di nazionalisti dal fronte nord al settore di Brunete.

Alla battaglia di Santander l'Autogruppo di Manovra contribuì con tutti e 3 i suoi autoreparti, per un totale di 240 automezzi, a disposizione del C.T.V.

Anche l'Autoreparto Servizi d'Intendenza partecipò al completo all'azione, per recuperi e spostamenti di prigionieri, costituzione di un deposito di munizioni su ruote, e trasporto di viveri.

Non venne tenuta una esatta contabilità dei chilometri percorsi dalle due unità automobilistiche in occasione della battaglia di Santander, nella settimana compresa tra il 16 e il 23 agosto; venne però effettuata una stima, prendendo come elemento di riferimento la quantità di carburante consumato, e questa percorrenza venne valutata in 508.000 chilometri che, sommati ai 2 milioni di chilometri coperti dagli automezzi direttamente gestiti dalle truppe, porta a un totale di oltre 2 milioni e mezzo, per una sola battaglia. Sono cifre che destano sensazione se si considerano le premesse fatte in merito alla disciplina dei conduttori e alla situazione generale del servizio autotrasporti.

Movimenti non semplici, considerate le caratteristiche montane della zona di operazioni, e la difficoltà di rifornimento di carburante dovuta alla scarsa disponibilità di autocisterne della C.A.M.P.S.A. (molto spesso furono i reparti stessi a provvedere alle proprie necessità, utilizzando rimorchietti e bidoni attrezzati).

Tuttavia, man mano che le truppe avanzavano in territorio avversario, la situazione migliorava, perché alla disponibilità di mezzi propri si aggiungeva quella dei mezzi del nemico, che esso non si era dato briga, o non aveva avuto il tempo, di distruggere. Una volta poi raggiunta Santander, il problema venne estremamente semplificato dalla cattura di un ricchissimo deposito trovato intatto ad Astillero.

L'organizzazione del movimento stradale era stata affidata alla Direzione Trasporti, in accordo con l'Ispettorato di Polizia.

Fu necessario richiedere anche l'intervento del Comando Genio, per la realizzazione di un anello di collegamento tra le località di Argomento e Quintanabaldo, onde ovviare all'estrema tortuosità delle rotabili. Lo stesso Comando Genio provvide a migliorare la percorribilità su diversi tratti, e a realizzare piazzole dove far sostare gli automezzi guasti – che altrimenti avrebbero intralciato il transito delle colonne – in attesa, non appena il traffico lo avesse consentito, di sgomberarli verso gli organi di riparazione.

In caso di riparazioni di lieve entità, esse vennero effettuate direttamente sulle stesse piazzole, dagli autisti, o dalle squadre di soccorso. Per queste ultime, erano stati stabiliti dei punti fissi di recapito, dove le pattuglie dei militi della strada potevano rintracciarle e segnalare loro dove si trovavano gli autocarri fermi per avaria.

Compito di queste pattuglie fu anche quello di scortare le colonne che trasportavano truppa, allo scopo di facilitarne lo scorrimento e le operazioni di carico, scarico, afflusso e deflusso.

Particolarmente gravosa, anche per l'inevitabile carattere di improvvisazione, fu la regolazione del traffico nei punti di interruzione, specialmente nelle prime ore susseguenti il combattimento, quando si trattava di decidere su due piedi chi e che cosa doveva transitare per primo, in relazione al pregiudizio derivante al successivo sviluppo dell'azione, e il problema, si può esserne certi, dovette spesso presentare amletici e drammatici dilemmi: prima le munizioni, per non lasciare inerme chi ancora era idoneo a combattere, o i medicinali per salvare chi, senza di essi, non avrebbe avuto più speranze di sopravvivenza?

Nonostante quest'organizzazione, la piaga dell'indisciplina continuò a imperversare, a tutti i livelli, tanto che il 22 luglio il generale Bastico scriveva a tutti i comandanti, annotando che non

passava giorno senza incidenti, che tutti volevano auto veloci anche per viaggi di pochi chilometri, e che molti automezzi se ne andavano in giro senza alcuna ragione.

Il 16 agosto il Comando C.T.V. ordinava di sgomberare le strade dagli automezzi e parcheggiarli al riparo dall'osservazione e dall'offesa aerea; ordine evidentemente disatteso, visto che veniva replicato il giorno 19.

Terzo periodo (settembre 1937-febbraio 1938)

Sul fronte operativo, è in questo periodo (10 ottobre) che al generale Bastico subentrò nel comando il generale Berti.

La vittoria di Santander aveva determinato un certo aumento della disponibilità di automezzi a seguito della cattura di numerosi veicoli abbandonati dai repubblicani. Essi erano di tipo fortemente eterogeneo, e delle più svariate nazionalità. Prima di esser di nuovo immessi in circolazione dovevano però esser liberati dalle vecchie targhe e muniti di nuove. Era, questa, una delle tante regole spesso disattese dagli autieri italiani, che si limitavano alla sola prima parte dell'operazione, andandosene poi in giro con l'automezzo privo di targa, col risultato di vedersi confiscare il veicolo dalla milizia stradale spagnola. Altro inconveniente verificatosi in contemporanea, quello derivante dalle requisizioni di automezzi effettuate a danno di civili spagnoli. Avveniva che alcuni proprietari, di provata fede nazionalista, se ne lagnassero con il Comando C.T.V., costringendo quest'ultimo a laboriose ricerche presso le unità, mediante diramazione di elenchi di tipi e targhe, per scoprire dove essi fossero andati a finire.

L'Intendenza, insieme ad un elogio rivolto agli autieri per il comportamento tenuto nel corso della battaglia di Santander (uno dei pochissimi esempi di tutta la campagna) emanava tutta una serie di disposizioni atte a migliorare il comportamento e il rendimento degli stessi.

Alcune disposizioni si riferivano ad aspetti burocratici ma, al tempo stesso, essenziali. Forniamo qualche esempio.

Per ogni automezzo, all'inizio di un servizio, veniva consegnato un apposito «foglio di viaggio» ed era consuetudine ormai radicata, presso le unità, di rispondere, alla voce «motivo», per servizio. È ovvio – osservava il generale Favagrossa il 14 settembre – che il mezzo esca «solo» per servizio, ma è necessaria la trascrizione di tutta una serie di altri dati relativi al tipo di servizio, la località, la data e l'ora di inizio, il Comando fruitore, ecc.

Era stato disposto che gli automezzi del C.T.V. avessero, come contrassegno di riconoscimento, una stella azzurra in campo bianco. Alcuni reparti, invece, si limitavano ad apporre la sola stella col risultato che questa, mimetizzandosi spesso col colore del mezzo, ne rendeva difficoltosa l'identificazione.

Ai fini di un miglioramento della disciplina stradale, il 29 settembre l'Intendenza emanava una serie di norme e stabiliva anche l'importo della multa che l'infrazione ad esse avrebbe comportato. Un mese dopo, l'iniziativa sarebbe stata fatta propria dal Comando C.T.V., che diramava una sorta di minicodice della strada, in 28 paragrafi, ognuno concernente una regola di comportamento, con relativa pena pecuniaria per il trasgressore.

Il 4 ottobre, con apposita circolare, il generale Favagrossa, nel rilevare che quasi sempre i servizi isolati venivano svolti da un solo conduttore, elencava tutti i possibili rischi che questo avrebbe potuto comportare: un'imboscata con ferimento dell'autista, un malore,

Parla il generale Berti, subentrato il 10 ottobre 1937 al generale Bastico, al comando del Corpo Truppe Volontarie (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 7

un guasto in località isolata; senza contare il fatto che, libero da controlli, lo stesso autista avrebbe potuto andarsene da tutt'altra parte che non dov'era comandato. Veniva disposto perciò che un secondo personaggio viaggiasse in cabina, meglio se graduato, e meglio ancora se anch'egli conduttore.

La campagna dell'Intendenza tesa a migliorare il comportamento dei conduttori, utilizzò anche il metodo degli incentivi. Il 1º ottobre venne indetta una sorta di gara intesa a premiare coloro che avessero avuto la maggior cura per il proprio automezzo, con remunerazione in denaro. Dopo quattro mesi, in febbraio, un'apposita commissione, sulla base di un calendario prestabilito, si recò presso tutte le unità a verificare, tra gli autieri segnalati dai reparti, quali, e in che misura, fossero da premiare. I risultati furono oltremodo deludenti. Venne riscontrato infatti che, degli automezzi segnalati, alcuni avevano viaggiato poco o niente; altri erano stati da poco riparati; la tenuta dei libretti lasciava molto a desiderare; le dotazioni di bordo non corrispondevano a quelle segnate sul libretto, ecc.

Solo a titolo di incoraggiamento, su 325 autieri segnalati, ne vennero premiati 79, con un massimo di 25 per l'Autogruppo di Manovra, e un minimo di 1 per il Parco.

Altre disposizioni riguardavano il sollecito ricovero degli automezzi guasti, che i reparti tendevano a ritardare, con conseguente deterioramento sotto le intemperie, e l'inevitabile saccheggio delle loro componenti.

I mezzi, inoltre, dovevano essere ricoverati provvisti di targhe, che invece alcuni reparti erano propensi a trattenere presso di sé.

A proposito di targhe, una circolare dell'Intendenza in data 16 febbraio '38, svelava uno stratagemma (tipico dell'arte italiana di arrangiarsi), messo in atto da alcuni conduttori per evitare le multe: poiché molti automezzi avevano la targa priva di piombatura, una volta usciti in servizio gli autieri sostituivano la stessa con una di loro proprietà, e con essa giravano indisturbati e tranquilli. Poco prima di rientrare in sede, essi ricollocavano la targa vera. Ogni infrazione registrata a loro carico dalla milizia della strada, restava così senza autore. L'Intendenza dispose pertanto l'immediata piombatura di tutte le targhe.

Altre disposizioni riguardavano precise regole di comportamento, quali quella di non far mai viaggiare in cabina più di un passeggero oltre l'autista; o l'obbligo del conduttore di non salutare il superiore durante la marcia del mezzo, per tenere sempre le mani sul volante e l'occhio alla strada.

Conclusa la battaglia di Santander con la presa della città da parte dei nazionalisti, l'Intendenza dispose l'avanzamento dei suoi magazzini nella zona di Alagon (Saragozza). Il trasferimento, iniziato in agosto, si concluse in ottobre.

Le unità del C.T.V., tra la fine di agosto e i primi di settembre, sgomberate dalla conquistata provincia di Santander, vennero trasferite nella zona di Lagroño, Haro, Miranda, Vitoria, con eccezione della Divisione Frecce, che andò a insediarsi nella zona di Saragozza. Il trasferimento delle unità comportò, di conseguenza, anche quello dei servizi.

In novembre, tutto il C.T.V. venne trasferito nella zona di Siguenza, Jadraque, La Toba; analogamente, anche la Delegazione d'Intendenza venne spostata a Siguenza, insieme ai magazzini avanzati di tutti i servizi.

L'offensiva scatenata dai repubblicani su Teruel, tra la fine di dicembre e il gennaio del '38, portò all'arretramento temporaneo di tutte le divisioni del C.T.V., con servizi al seguito.

In tutto questo periodo, l'attività e l'organizzazione della Base Sud rimase immutata, mentre alcune variazioni interessarono le unità automobilistiche della Base Nord, quella cioè più direttamente impegnata nelle operazioni.

Merita attenzione un confronto, anche superficiale, tra la situazione dei vari organi automobilistici all'inizio (agosto '37) e alla fine del periodo (febbraio '38), anche per avere un quadro di come gli sviluppi della campagna influirono sulla loro consistenza.

L'Autogruppo di Manovra (all'inizio su 1 autoreparto pesante, 1 medio e 1 leggero, più una squadra recuperi e 1 officina, e con un parco di 250 automezzi), aveva acquisito un'autosezione di autocarri attrezzati per trasporto feriti e una squadra rifornimenti, disponeva di una officina in più, e il suo parco era aumentato a 350 automezzi.

L'Autoreparto Servizi d'Intendenza (su 5 autosezioni, 1 squadra rifornimenti e 1 officina, con 118 automezzi), si era trasformato in Autogruppo, su

Incendio di un automezzo sulla via del fronte (foto SME - Ufficio Storico).

due autoreparti (1 pesante e 1 medio-leggero), con una disponibilità di 286 automezzi.

Il Parco Automobilistico, sempre situato a Valladolid, e l'Officina Mobile Pesante, sempre a Calabazanos con la sua componente fissa, avevano subito un certo incremento in uomini; come conseguenza, erano notevolmente diminuiti i mezzi giacenti in attesa di riparazione.

I reparti per la disciplina del traffico stradale avevano subito variazioni insignificanti sia nella dislocazione che nell'organico.

Per un miglior coordinamento sull'impiego degli automezzi durante questo periodo, l'Intendenza perseguì la politica del massimo accentramento possibile degli stessi, riducendo allo stretto indispensabile la disponibilità dei reparti. Presso di essi, un certo numero di automezzi venne sostituito con carrette di battaglione a traino animale, nella proporzione di due carrette per ogni autocarro; sostituzione che avvenne progressivamente, ma mano che i veicoli giungevano dall'Italia e che il governo spagnolo concedeva i quadrupedi.

I reparti, inoltre, avevano già in uso un certo numero di autocarrette il cui impiego però, stanti le caratteristiche del veicolo, era subordinato a precise norme, vale a dire: su percorsi brevi, e nelle vicinanze delle truppe. Tali norme venivano però spesso disattese dai reparti, tanto che l'Intendenza doveva a volte rilevare la presenza di autocarrette anche a distanza di 60 chilometri dalla sede dell'unità, cosa che fu anche oggetto di richiami da parte dell'intendente, generale Favagrossa.

Questo uso improprio del veicolo portò ben presto ad una percentuale di avarie pari al 50% dei mezzi in distribuzione, tanto da indurre l'Intendenza a proporre la riunione delle autocarrette in apposite autosezioni rette da ufficiali, da assegnare alle unità soltanto all'inizio delle operazioni, ed esclusivamente per i trasporti in campo tattico (munizioni, viveri, acqua alle truppe operanti) e quasi esclusivamente fuori strada.

Era già trascorso un anno dallo sbarco della gran massa dei legionari e, con essi, degli oltre 3500 automezzi. Era perciò tempo di effettuare un consuntivo, per esaminare e scoprire come questi ultimi avevano risposto alle attese e quali inconvenienti avevano manifestato in rapporto alle esigenze della campagna.

Il Lancia RO si era rivelato ottimo sotto tutti i punti di vista, tenendo fede all'eccellente reputazione acquisita nella guerra d'Africa; aveva però bisogno di conduttori capaci, cioè all'altezza del mezzo. Lo stesso discorso valeva per il Ceirano.

Anche l'Isotta Fraschini aveva dimostrato di saper fornire egregie prestazioni, a patto che il conduttore effettuasse la periodica pulizia dei filtri; i guasti maggiori e più frequenti si erano infatti verificati proprio per la trascuratezza degli autisti.

Ottimo anche lo Spa 38, che purtroppo andava soggetto a frequenti avarie perché i conduttori, allo scopo di aumentarne la velocità, manomettevano l'apposito regolatore; anche gli altri inconvenienti più comunemente riscontrati erano da attribuire a cattivo impiego: bruciature di frizioni, rottura di giunti per mancanza di manutenzione, ecc.

CAPITOLO 7

Lo Spa 25/C/10, versione ambulanza, si era invece rivelato un mezzo delicato, e necessitava pertanto di un conduttore in grado di trattarlo con delicatezza.

Il Citroen 32 aveva fornito prestazioni soddisfacenti nell'impiego isolato; assolutamente fallimentare, nelle autocolonne.

Il Fiat 618 aveva dimostrato di risentire delle temperature troppo rigide.

Le autocarrette modello 32/35 avevano deluso, ma solo per l'impiego improprio cui erano state soggette.

I trattori P.C. 26-30 e 708 C.M.: ottimi, se con ottimi conduttori.

L'autovettura Fiat 1500 si era dimostrata una macchina buona, riposante; ma l'autista le doveva dedicare molta cura.

Permanevano le difficoltà di effettuazione dei movimenti, che riguardavano soprattutto le autocolonne, nell'esecuzione delle quali i comandanti dismostravano la più assoluta anarchia, agendo dietro l'impulso e l'ispirazione del momento, giungendo anche a variare a loro piacimento la composizione delle colonne per essi comandate, immettendo in esse automezzi tra loro incompatibili. Perciò il 22 settembre l'Intendenza emanò una circolare inerente le «Norme per la condotta delle autocolonne».

Come unità di marcia, veniva stabilita l'autosezione, al comando di un sottotenente o un maresciallo, composta da 24 automezzi e 2 motociclette (una per il comandante, l'altra per la staffetta portaordini).

L'autosezione si divideva in 2 mezze autosezioni, comandate da un sottufficiale o caporal maggiore; ognuna di queste si suddivideva poi in 2 squadre, agli ordini di un graduato.

Il personale ammontava a 37 uomini, cioè: 1 ufficiale (o maresciallo), 2 comandanti di mezze autosezioni, 2 graduati addetti alle mezze autosezioni, 4 comandanti di squadra, 24 conduttori, 2 meccanici, 1 attendente, 1 motociclista. La circolare indicava anche la distribuzione del personale lungo la colonna. Essa fissava anche misure e distanze da rispettare, sia in movimento che nello stazionamento. Citiamo le più significative:

– profondità della colonna: 500-750 mt in marcia, 250 nello stazionamento;

– distanza interveicolare: 15-25 mt in marcia, 5 da fermi.

Venivano scrupolosamente e dettagliatamente stabiliti quali erano i compiti del comandante dell'autosezione, dei comandanti delle mezze autosezioni, della guida e del serrafile. Venivano date disposizioni su come comportarsi in caso di avaria e a seconda della gravità di questa.

Venivano dettate le norme cui attenersi in caso di attraversamento di passaggi difficili, di passaggi a livello, di centri abitati, di strade a semplice transito, di strade in pendenza.

Non erano previsti, di norma, rifornimenti durante un'autocolonna, essendo il pieno serbatoio più che sufficiente a coprire una tappa; tuttavia, qualora se ne fosse presentata la necessità, la circolare ne fissava le modalità di effettuazione. L'intendente, contemporaneamente alle norme, emanava anche l'ordine di effettuare esercitazioni di autocolonna della lunghezza di almeno 100 chilometri.

Circa il modo con cui queste regole vennero subito recepite, è sufficiente leggere il resoconto dello svolgimento di due autocolonne, effettuate entrambe con partenza il giorno 19 ottobre, una dall'Autogruppo di Manovra, l'altra dall'Autoreparto Servizi di Intendenza, entrambe dirette a Lugo (già l'idea di far convergere sulla stessa località, nello stesso giorno, due autocolonne di una certa imponenza, è significativo del livello di coordinamento esistente tra le due unità automobilistiche, peraltro entrambi dipendenti dall'Intendenza).

All'Autogruppo erano appena arrivati mezzi nuovi e autisti patentati di fresco e privi di qualsiasi nozione di marcia in autocolonna; ma il numero dei mezzi che l'Intendenza ordinava di muovere (343) imponeva di includere gli uni e gli altri. Itinerario: Astutillo-Lugo e ritorno. Già a Palencia, un'errata segnalazione degli organi addetti alla circolazione, faceva sbagliare strada a tutta l'autocolonna, sicché il 1º Autoreparto, che in zona doveva effettuare un caricamento, lo effettuò con quattro ore di ritardo sul previsto.

Gli autieri del 3º e del 4º Autoreparto si dimostrarono non solo all'oscuro delle norme di marcia per autocolonna, ma anche incerti nella guida e incapaci di riparare anche i guasti più elementari. In particolare quelli del 4º che, provenienti da autoreparti divisionali erano abituati soltanto a viaggiare isolati, si mostrarono insofferenti alla marcia in colonna.

Essendo indisponibili i motocicli, i

comandanti di autosezione furono costretti a viaggiare su autovetture, e furono impossibilitati, per conseguenza, ad effettuare tutte quelle piccole operazioni (come fermarsi e lasciare sfilare la colonna per poi rimontarla) che avrebbero consentito loro di rilevare contrattempi e infrazioni.

Lungo il tragitto, 6 automezzi, attardati da avarie, erano rientrati poi con una certa fatica mentre 2, andati a cozzare contro ostacoli ai lati della strada per imperizia dei conduttori, erano stati avviati alle officine per le riparazioni; gli autisti vennero puniti, e venne loro addebitato il costo della riparazione.

Il 20, dopo una sosta a Leon, la colonna riprese la marcia. Gli autieri del 4º, benché richiamati e puniti, perseverarono nelle loro infrazioni. Ancora 4 automezzi, attardati da guasti, riuscirono a rientrare. Altri 2 invece, a causa della fusione delle bronzine, vennero rinviati in sede per ferrovia. Arrivati a Lugo, altri 3 automezzi seguirono la sorte di questi ultimi.

Si decise di approfittare del viaggio di ritorno, e considerare il percorso come una esercitazione di autocolonna, anzi di tre.

Nella prima, effettuata il 23 da Lugo ad Astorga, altri 2 automezzi ebbero le bronzine fuse.

Nella seconda, il 24, da Astorga a Villa Leon, si notarono già dei netti miglioramenti.

La terza, il 25, da Villa Leon ad Astutillo, risultò invece perfetta, a dimostrazione del principio che, per far bene ogni cosa, occorre sempre un opportuno addestramento. In tutto erano stati percorsi 900 chilometri e il comandante di autogruppo, tenente colonnello G. Ninni, nel formulare il suo giudizio, viste le premesse iniziali, si dichiarava più che soddisfatto dei risultati.

Contemporaneamente, da Torquemada era partita l'autocolonna composta da 111 automezzi di tipo vario, con a capo il comandante dell'Autoreparto Servizi di Intendenza, capitano Gastone Sommi Picenardi. Itinerario: Torquemada-Lugo e ritorno.

Nel viaggio di andata, per due volte la colonna venne tagliata dai mezzi della contemporanea colonna dell'Autogruppo di Manovra, e per altrettante volte si durò fatica a ricomporre i tronconi.

2 Autocarri Citroen dovettero abbandonare la colonna per avarie, ed altri due perché ribaltatisi fuori strada.

All'arrivo a Lugo, giunse l'ordine di inviare l'indomani una sezione a Selas. La mattina seguente, invece, contrordine; tutta la colonna riprendeva la via del ritorno, per fermarsi però dopo un certo tratto perché molti Citroen erano rimasti senza benzina. Mentre veniva effettuato il loro rifornimento con il carburante al seguito della colonna, uno di essi prese fuoco; l'incendio venne domato con gli estintori, ma l'automezzo poté proseguire solo a traino.

Non era molto che la colonna si era rimessa in marcia, quando un motociclista scivolava, riportando ferite di una certa consistenza. Ancora più avanti, un fiat 618 veniva centrato su un fianco da un autocarro spagnolo che si dava rapidamente alla fuga.

A un certo punto, alla colonna si trovarono frammisti 6 Lancia RO di un'altra piccola colonna, che vennero fatti accodare alla sezione pesante.

Anche nel viaggio di ritorno, più volte la colonna venne tagliata da mezzi di reparti di artiglieria cui essa dovette cedere il passo, o da automezzi isolati dell'Autogruppo di Manovra. Tutto questo avveniva sotto l'imperversare di un autentico diluvio.

Paradossalmente, nonostante tutti questi contrattempi che sarebbero stati ottimo materiale per la realizzazione di un buon film di comiche, il capitano si dichiarava soddisfatto di uomini e mezzi. «Peccato – concludeva – tutti quei Citroen, che sarebbero stati molto più utili... se non ci fossero stati!».

Per dare ulteriore impulso alle attività di riparazione, vennero costruiti nuovi capannoni per l'officina del Parco; vennero inoltre richiesti nuovi operai dall'Italia e stipulati contratti con ditte spagnole per la fornitura di parti di ricambio e la riparazione di pneumatici. In totale, nel periodo, vennero effettuate 2662 riparazioni, a fronte di 1185 ricoveri. Parallelamente alla riparazione, era stata effettuata anche la riverniciatura di mimetizzazione di 2470 autocarri.

Vennero anche assunti altri operai spagnoli presso l'autoparco i quali, già sulle prime, cominciarono a dare grattacapi all'Intendenza. Poiché presso l'autoparco spagnolo sarebbero stati meglio pagati, essi tendevano a licenziarsi per farsi assumere dai propri connazionali. Si accese, insomma, una sorta di piccola concorrenza che l'Intendenza poté risolvere con l'unica soluzione possibile, cioè un aumento di paga.

Contemporaneamente all'incremento delle riparazioni, l'Intendenza

era anche riuscita ad ottenere la sostituzione degli automezzi fuori uso e di quelli abbisognevoli di riparazioni troppo onerose, e l'assegnazione di un congruo numero di nuovi automezzi per la costituzione di nuove unità.

Questo, ovviamente, non sarebbe avvenuto senza le continue e pressanti richieste del generale Favagrossa al capo del 2º reparto di SME. Era un periodo nel quale c'era una grave penuria di parti di ricambio, originata soprattutto dal fatto che l'industria italiana si dedicava più a costruire automezzi nuovi, che a fabbricare parti di ricambio. Il ragionamento dell'intendente non faceva una grinza: «Se non siete in grado di fornirci ricambi, allora sostituiteci gli automezzi, se volete che gli autotrasporti continuino a funzionare».

Vennero inoltre incrementate le potenzialità degli autogruppi e autoreparti misti divisionali, con l'assegnazione ad essi di officine autocampali, autobagni, autofrigoriferi e autobotti; le unità sanitarie vennero dotate di ambulanze chirurgiche e autopotabilizzatori.

Con l'avvicinarsi della stagione invernale, vennero emanate direttive per ovviare ai principali inconvenienti cui gli automezzi sarebbero andati incontro con l'abbassamento della temperatura: il congelamento dell'acqua, e il condensamento dell'olio.

Per il primo dei due, vennero acquistate dal governo spagnolo 20 tonnellate di glicerina da miscelare all'acqua in determinate percentuali; in mancanza, veniva raccomandato lo svuotamento integrale del radiatore, a macchine ferme.

Per il secondo, venne raccomandato, all'avviamento, di tenere il motore acceso, a regime minimo, per cinque minuti, prima di avviare la marcia. Come c'era da attendersi, gli ordini sarebbero statti più volte disattesi, con intuibili conseguenze.

L'Intendenza, tuttavia, non dimenticò che anche l'uomo soffre l'inclemenza del clima, al pari, e più, dell'elemento meccanico, e il 12 dicembre dispose una serie di provvidenze per gli autisti.

Si consigliava, nelle soste, di dormire in tre o quattro sullo stesso automezzo, per riscaldarsi reciprocamente; di slacciarsi le scarpe per evitare congelamenti. Si raccomandava ai Comandi che venisse sempre conservato per essi il rancio caldo; di fornir loro caffè caldo in appositi thermos in occasione di intensa attività; di dotarli di opportuni indumenti per combattere le conseguenze di lunghe ore di immobilità al posto guida; nelle marce notturne, si sarebbero dovute effettuare frequenti soste per consentire ai conduttori di sgranchirsi le gambe.

Ai primi di dicembre, con l'abbassarsi delle temperature anche a 15º sotto zero, e tardando l'arrivo dall'Italia dei materiali richiesti per far fronte alla situazione, presso le officine dell'Intendenza vennero costruiti 1129 treni di catene, di tipo eterogeneo a seconda del mezzo cui erano destinate.

In previsione poi del ritorno della buona stagione, vennero acquistati adeguati quantitativi di soda per pulire i radiatori.

Continuava, senza sosta, anche l'attività dell'Autoreparto d'Istruzione che, nel periodo considerato, riuscì a fornire alle unità ben 1181 nuovi autieri; quantitativo notevole, ma sempre insufficiente rispetto alle necessità, tanto che si dovette richiedere un contributo agli Spagnoli, che ne concessero altri 150, minimo indispensabile per supplire alle deficienze.

Quarto periodo (marzo-giugno 1938)

Il periodo fu contraddistinto dalla Battaglia dell'Ebro (9 marzo-18 aprile 1938).

Quasi nessun affidamento poté esser fatto, durante la battaglia, sui trasporti per ferrovia, sviluppandosi questa in zone battute dall'artiglieria repubblicana; quasi tutto l'onere ricadde perciò sull'autotrasporto. Pertanto, particolare importanza ricoprì, nel frangente, la tenuta in efficienza degli automezzi.

La morfologia del territorio non era di certo di quelle favorevoli al transito di autocarri, essendo esso caratterizzato da catene e altopiani che si sviluppavano in senso perpendicolare alla direzione dei movimenti, solcati da 6 torrenti dal corso ampio e incassato.

Le vie di comunicazione erano in gran parte costituite da carrareccie di difficile transito per gli automezzi pesanti.

L'unica arteria normalmente percorribile risultava la rotabile Rudilla-Muniesa-Alcañiz-Gandesa-Tortosa, sulla quale era però prevedibile una intransitabilità originata da tre fattori precipui: interruzioni effettuate dal nemico soprattutto in corrispondenza di ponti, azioni di artiglieria, mitragliamenti e bombardamenti aerei.

Esistevano, è vero, anche itinerari di digressione, ma di difficile percorribilità, che si riuscì a utilizzare mediante accorgimenti e provvedimenti estremi, quali quello dell'istituzione di sensi unici anche su percorsi di oltre cento chilometri. Lo stato del fondo stradale, quasi ovunque non asfaltato e pieno di buche, la polvere, le forti pendenze, furono causa di un abnorme logorio degli automezzi e di una elevata percentuale di inefficienze. Essi furono costretti ad effettuare sbalzi a distanze ben superiori a quelle previste dalle norme logistiche proprio perché il loro numero, in proporzione alle distanze, era insufficiente ai bisogni. Con tappe di lunghezza superiore venivano eliminati i tempi morti legati alle troppe operazioni di carico e scarico, ma crescevano le probabilità di avarie.

Solo nella prima fase delle operazioni, cioè dal periodo di preparazione alla battaglia, fino alla presa di Alcañiz (14/3/1938) fu possibile effettuare una certa economia di automezzi con l'utilizzazione della ferrovia. Come zona di schieramento dei servizi era stata infatti scelta la località di Calamocha, per la vicinanza di essa alla zona di schieramento delle truppe, e per la presenza di due stazioni ferroviarie. L'ulteriore sviluppo delle operazioni avrebbe portato le truppe sempre più lontano dalle linee ferroviarie, e il ricorso agli automezzi si sarebbe fatto sempre più intenso.

Iniziato il primo sbalzo da Rudilla verso Alcañiz, il movimento degli autotrasporti si sviluppò lungo l'anello Calamocha-Rudilla-Cortes-Vivel del Rio-Barrachina-Calamocha, di 105 chilometri, su una linea secondaria, difficile per tracciato, pendenza, fondo, e sotto frequenti interruzioni. Il tracciato, lungo l'anello, come poc'anzi detto, si dovette svolgere a senso unico.

Fino a questo punto non erano mancate generiche raccomandazioni alle unità addette ai servizi per l'adozione di misure antiaeree; ad esempio, una lettera in data 9 marzo 1938 con la quale, essendo state notate delle colonne in sosta su rettifili, il Comando C.T.V. faceva notare come questa fosse la situazione ideale, per l'aviazione nemica, per mitragliare d'infilata tutti gli automezzi; si disponeva pertanto che per le soste si cercassero sempre strade caratterizzate da curve. Ma soltanto il 2 aprile, per la prima volta, il comandante del C.T.V., generale Berti, emanava precise direttive su come queste misure avrebbero dovuto essere adottate.

Prendendo spunto da attacchi portati con successo dai repubblicani, anche nelle retrovie, il generale rimproverava l'eccessivo assembramento di servizi e di automezzi in spazi ristretti, la qual cosa offriva al nemico obiettivi altamente remunerativi. Egli raccomandava perciò in primo luogo la copertura degli automezzi dall'osservazione aerea o, qualora ciò non fosse stato possibile, quantomeno il loro diradamento. (La raccomandazione non dovette avere un grande effetto immediato, se appena una settimana dopo lo stesso Berti doveva far rilevare un grande assembramento di automezzi addirittura a ridosso delle prime linee).

L'occupazione di Alcañiz, molto meglio dotata di Calamocha dal punto di vista dei collegamenti – sia ferroviari

È passata la guerra, e se ne notano gli effetti. Si va verso i Pirenei, dopo la fuga dei Rossi (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 7

che stradali – con i depositi arretrati, consentì di spostare verso questa nuova località i magazzini avanzati.

Un nuovo sbalzo avvenne il 3 aprile, con l'occupazione di Gandesa. Trasferiti qui i magazzini avanzati, il traffico verso le unità dovette appoggiarsi su una mulattiera per Pauls, sulla quale il genio dovette effettuare non pochi lavori di riattamento per renderla praticabile, prima dai mezzi leggeri, poi anche da quelli pesanti. Essendo inoltre questa strada fortemente esposta alle artiglierie nemiche, gli autieri furono spesso costretti a interrompere ogni movimento durante il giorno, per riprenderlo la notte.

Con l'occupazione di Tortosa, il 18 aprile, i nazionalisti raggiungevano il Mediterraneo.

Alle operazioni sopra descritte presero parte, al completo, le unità automobilistiche dell'Intendenza, tanto l'Autogruppo di Manovra quanto l'Autogruppo Servizi, ai quali si aggiunsero gli automezzi della ditta civile Pasquale Trucchi, con la quale era stato stipulato apposito contratto. Con questi ultimi, il totale di veicoli a disposizione dell'Intendenza salì a 600.

Il criterio ispiratore rimase sempre quello di accentrare al massimo gli automezzi. Avveniva infatti che, lasciandoli nella piena disponibilità dei reparti, questi tendessero ad impiegarli sempre per lo stesso tipo di servizio, lasciandoli perciò fermi e inoperosi, anche per giorni e giorni, quando quel particolare servizio non aveva necessità di essere espletato.

Altro inconveniente generato dalla gestione diretta degli automezzi da parte delle unità operanti, era quello di vedere in circolazione un gran quantitativo di automezzi isolati, guidati da autisti indisciplinati, che si muovevano in piena anarchia, spesso ostacolando il movimento della autocolonne, insinuandosi tra i mezzi delle stesse con dissennati e avventurosi sorpassi.

Solo alle artiglierie venne riconosciuta la necessità di disporre sempre di automezzi in proprio. Avveniva infatti che queste, esagerando nelle richieste di munizioni, al momento di effettuare sbalzi in avanti erano costrette a lasciare sul posto quelle non sparate, se non avevano i mezzi per portarle con se.

Anche per le ambulanze prevalse il criterio di tenerle a stretto contatto con le unità combattenti, non essendo conveniente mantenere alle dirette dipendenze dell'Intendenza veicoli destinati ad operare isolati e a grande distanza dalla base dell'Intendenza stessa.

Le riparazioni presso le officine non subirono inversioni di tendenza, ed anche in questo periodo il totale degli automezzi riparati fu superiore a quelli introdotti inefficienti, con ulteriore decremento delle giacenze.

Per regolare il traffico stradale, venne applicata apposita segnaletica lungo le strade, soprattutto per eliminare gli inconvenienti derivanti dalla mancanza di disciplina degli autisti che tendevano, se isolati, a viaggiare a velocità superiore a quella consentita dal mezzo; se in autocolonna, a serrare le distanze tra mezzo e mezzo, con conseguenti ingorghi e notevole aumento di rischio in caso di attacco aereo.

La Battaglia dell'Ebro, che costituì l'episodio dominante di questo periodo, richiese un elevatissimo impegno alle unità addette ai trasporti. Come in precedenza, anche in questa circostanza non venne tenuta una contabilità esatta delle percorrenze ma, sempre sulla base dei consumi di carburante, si poté calcolare un totale di circa 6.500.000 chilometri. Nel valutare le ragioni di una cifra così elevata, vanno tenuti presenti due fattori:

– i lunghi tragitti da percorrere nei settori di azione (130 km da Calamocha ad Alcañiz, 65 da Alcañiz a Gandesa, 42 da Gandesa a Tortosa);

– l'eccezionale dinamismo delle colonne di attacco che richiese un flusso continuo, a tergo, di munizioni, viveri, medicinali, ecc.

Per i rifornimenti di carburante, poiché la C.A.M.P.S.A. non aveva fornito le autocisterne richieste, il gravoso compito ricadde interamente sull'Autogruppo di Manovra che, oltre alle poche cisterne in dotazione, dovette far ricorso ad ogni altro mezzo di circostanza.

A fornire un certo aiuto all'autogruppo provvedeva tuttavia lo stesso nemico che, ritirandosi, non sempre riusciva a distruggere i propri depositi, che venivano perciò utilizzati dal C.T.V. e dai nazionalisti.

Intensa fu anche l'attività della squadra recuperi dell'Autogruppo che, in tutto il periodo, recuperò un totale di 412 automotomezzi che vennero trainati fino al Parco Autoguasti dell'Intendenza e da lì spediti per ferrovia alle officine del Parco di Vallodolid e al-

la O.P.M. di Calabazanos. Poiché il gettito delle riparazioni di queste ultime, nel frattempo, fu però di 520 veicoli, le giacenze – come già detto – diminuirono.

Instancabili furono i reparti addetti alla circolazione stradale, specie per definire lunghi anelli di circolazione a senso unico, ovviare alle interruzioni di numerosi ponti, localizzare e attrezzare aree di parcheggio dei mezzi in avaria, dislocare cartelli indicatori (ben 1050) di vario tipo, specie a ridosso delle truppe operanti.

Il periodo intercorso tra la fine della Battaglia dell'Ebro (ultimi di aprile del '38) e l'inizio della successiva, che sarebbe stata chiamata Battaglia del Levante, fu dal C.T.V. dedicato alla sosta e al riordinamento.

Gli automezzi dell'Intendenza, specie quelli dell'Autogruppo Servizi, furono impiegati per il trasporto e la dislocazione sul nuovo fronte della Divisione Mista «Frecce». Furono impiegati giornalmente 350 autocarri che, con una media di 180 ciascuno, portarono la percorrenza a un totale di 3.150.000 chilometri.

L'Intendenza poté a sua volta attendere all'emanazione di direttive, inerenti in particolare lo studio e l'eliminazione delle principali cause che determinavano ostacoli alla circolazione. Si scoprì, ad esempio, che molti intasamenti, oltre che da una scarsa educazione stradale dei conduttori, erano provocati dagli stessi ufficiali a bordo degli automezzi: questi infatti, facendosi forti del loro grado superiore, si imponevano al personale addetto alla disciplina del traffico, vanificando le loro disposizioni, con il caos che necessariamente ne derivava. Eppure erano state da tempo emanate precise consegne scritte (per l'Italia dal Direttore dei Trasporti e Tappe, tenente colonnello Luigi Celada) che i militi erano tenuti a far rispettare; consegne concordate con il Comando spagnolo e redatte in entrambe le lingue.

Quinto periodo (luglio-ottobre 1938)

Fu un periodo di intensa attività... letteraria, per il generale intendente, Carlo Favagrossa, che non usò certo mano leggera, nel rilevare e stigmatizzare le infrazioni e le mancanze relative alla circolazione e all'impiego dei mezzi. Alcuni esempi.

7 luglio 1938: in concomitanza con l'inizio di un nuovo ciclo operativo, venne emanata una circolare che richiamava il rispetto delle norme sulla effettuazione delle autocolonne, dovendo queste muovere su una sola strada, utilizzata contemporaneamente anche dagli Spagnoli. L'intendente richiamava, in particolare, gli accorgimenti da adottare per assicurarsi la copertura da attacchi aerei, che avrebbe potuto essere ottenuta solo previa ricognizione dell'itinerario. Soprattutto veniva ribadito l'ordine, più volte disatteso, di non sorpassarsi, per evitare pericolosi imbottigliamenti.

Il 14 luglio, rispondendo ad alcune unità che si lamentavano della troppo lunga giacenza dei mezzi in riparazione presso le officine, il generale Favagrossa inviava un lungo elenco di automezzi, riparati già da un mese, e ancora in attesa, presso l'Autoreparto d'Istruzione, che qualcuno si degnasse di andare a ritirarli.

Nella stessa giornata, altra lettera dai toni aspri al Comando della Divisione «Littorio», per alcuni automezzi trovati fermi per avaria in mezzo alla strada, lungo l'arteria Teruel-Sagunto, a costituire grosso intralcio per il traffico, quando pochi metri più avanti c'era, ben in vista, un posto di sosta.

Appena un giorno dopo, altra rampogna (stavolta al Comando Divisione Frecce Azzurre) per automezzi impiegati in un uso diverso da quello per il quale erano stati forniti: in pratica, tre autocarri che avrebbero dovuto trasportare un ospedale da campo, avevano invece caricato dei buoi.

Tre giorni erano appena passati, e toccava al Raggruppamento Carristi sorbire la sua razione di medicina: gli automezzi inviati per effettuare rifornimento di carburante non avevano trovato nessuno ad attenderli, ed erano stati costretti ad andarsene a spasso a vuoto, col pericolo di incorrere in attacchi aerei.

Il 22 luglio, era la volta dello stesso Autogruppo di Manovra, per aver ceduto inefficienti alcuni automezzi all'Autogruppo Servizi, dopo che per un mese erano rimasti fermi e inattivi, con possibilità perciò di essere ricoverati per riparazione.

Sempre il 22 luglio, il generale Favagrossa faceva notare come si vedessero circolare numerosi autocarri privi dei cofani motore: un'assurdità, visto che, agli effetti del raffreddamento, la misura era assolutamente ininfluente, essendo allo scopo sufficienti le appo-

site feritoie laterali del cofano stesso, mentre la sua asportazione rendeva il motore più vulnerabile alla polvere della strada e lo esponeva al rischio di venir colpito da sassi in qualche suo organo più delicato.

24 luglio: si vedevano spesso ambulanze che trasportavano, in cabina, anche 2 o 3 feriti; benché ciò potesse essere dettato da motivi di urgenza, occorreva considerare l'intralcio che essi portavano all'azione di guida del conduttore; perciò la cosa venne vietata.

Il 26, con altra severa lettera circolare a tutte le unità, venivano focalizzati alcuni incidenti avvenuti per il fatto che alcuni autisti, di notte, non abbassavano i fari all'incrocio con altri veicoli.

Il 27, rispondendo ad una relazione su gravi danni provocati a due automezzi, ordine perentorio del generale Favagrossa: se per incuria, addebitare il danno agli autisti; se per imperizia, rimandare subito gli stessi a scuola guida.

Il 3 agosto, richiamo al Raggruppamento Artiglieria perché eviti di rilasciare in proprio patentini, anche provvisori, essendo, questo, compito esclusivo dell'Intendenza.

Il 4 agosto: addebito ai conduttori dei guasti a 3 autobotti, con richiamo però alle unità ad usare detti automezzi con maggior parsimonia, non essendo l'Intendenza in grado di ripararli con lo stesso ritmo con cui venivano resi inefficienti.

Non mancavano piccoli screzi con la ditta Trucchi, i cui autisti venivano multati al pari di quelli militari, screzi che avevano origine dalle lamentele della ditta per l'eccessivo logorio cui i suoi mezzi erano sottoposti. Rispondeva il generale Favagrossa che la stessa ditta, al momento della stipula del contratto, sapeva pur bene a che cosa sarebbe andata incontro e ne aveva accettato i rischi.

Nel frattempo, però, le operazioni erano riprese a pieno ritmo.

L'intero ciclo che andò dal 9 luglio al 21 ottobre ebbe il nome di «Battaglia del Levante».

L'avanzata del C.T.V., già pronto per l'ennesimo sbalzo, venne bloccata dalla controffensiva dei repubblicani, il 24 e 25 luglio, che aveva travolto la debole linea nazionalista sulle sponde dell'Ebro. Tutta l'attenzione del Comando spagnolo venne perciò attirata su questo settore, prima per arginare l'offensiva, poi per annullarne gli effetti.

Fino a settembre, fu un alternarsi di scontri che lasciarono le posizioni delle forze contrapposte pressoché in equilibrio.

A fine settembre, con il rimpatrio di 10 mila legionari, furono disciolte le Divisioni «Littorio» e «XXIII marzo»; con i due reggimenti superstiti di entrambe le unità, venne costituita la «Divisione d'Assalto Littorio». In ottobre venne costituita la nuova divisione «Frecce Verdi» mentre divennero anch'esse divisioni le brigate «Frecce Azzurre» e «Frecce Nere». Le basi logistiche dell'Intendenza, a causa dell'offensiva repubblicana che aveva aperto la Battaglia del Levante, erano rimaste nelle posizioni occupate alla conclusione del precedente periodo, con magazzini avanzati in zona Alagon e Gandesa. Da queste basi furono tratte le scorte per la costituzione di nuovi magazzini che dovevano alimentare la Battaglia del Levante, per la cui dislocazione venne scelta la zona di Teruel - Puerto Escandon.

Il C.T.V. si trovava sparpagliato su una zona grande quanto metà dell'Italia; fu perciò necessario effettuare imponenti operazioni di trasporto, parte ferroviario e parte automobilistico, per operare il concentramento delle forze nella zona di schieramento sul fronte di Teruel.

L'Autogruppo di Manovra, rispetto alla situazione del precedente mese di febbraio, pur conservando la sua sostanziale composizione su tre autoreparti, aveva ricevuto un ulteriore rinforzo di sezioni, con in più un magazzino avanzato di parti di ricambio; inalterata era rimasta invece la struttura dell'Autogruppo Servizi. Sempre al loro fianco, con un centinaio di autocarri pesanti, la ditta Trucchi.

Ultimato il trasporto delle truppe, la loro attività continuò con il trasporto di munizioni e materiali vari fino a coprire, sommandosi alle percorrenze degli automezzi dei reparti combattenti, 4.674.795 chilometri nel corso dell'intera battaglia.

Le cifre relative all'attività della squadra recuperi e delle officine ricalcano quasi in fotocopia quelle della battaglia dell'Ebro: 412 recuperi contrapposti a 509 riparazioni.

Per quanto attiene l'attività del servizio di disciplina stradale si può ben valutare, o forse solo immaginare, quanto improba sia stata l'impresa, ove si consideri che su una sola rotabile, la Calamocha-Teruel-Sarrion-Barracas, dovettero incolonnarsi tutti i movimenti

di carattere tattico e logistico delle forze, sia italiane che spagnole, per un totale di oltre 10 divisioni, più artiglierie, carri, ecc., per un totale, nei giorni di punta, di 3.500 veicoli al giorno diretti al fronte, e 2.500 provenienti da esso.

A fine luglio, i due autogruppi dipendenti dall'Intendenza si trasferirono rispettivamente a Barrachina (quello di Manovra) e a Lechago (il «Servizi»). Entrambi, insieme ai mezzi della Trucchi, nei mesi di agosto e settembre effettuarono lo sgombero dei depositi munizioni e dei magazzini dell'Intendenza, trasportando i materiali nella nuova zona di Calamocha-Burbagueña, e rifornirono le G.U. dislocate nella zona di Teruel.

Una nuova offensiva venne tentata dai repubblicani, poco oltre la metà di settembre, nel settore di Javalambre, ma venne rapidamente bloccata con il trasporto effettuato da 200 automezzi dell'Autogruppo di Manovra, nella notte tra il 19 e il 20 settembre, del 4º e del 7º Reggimento della divisione «XXIII marzo» dalla zona di riposo a Puebla di Valverde. Assolto il loro compito, reggimenti e rispettivi equipaggiamenti furono rimandati in zona di riposo per via ferrata.

A fine ottobre, al generale Favagrossa subentrava, in qualità di Intendente, il tenente colonnello Roberto Nasi, che in precedenza ricopriva, nell'ambito dell'Intendenza, la carica di Capo di Stato Maggiore.

Sesto periodo (novembre 1938-giugno 1939)

In prossimità dell'offensiva in Catalogna (23 dicembre 1938-10 febbraio 1939) la consistenza del C.T.V. si riassumeva in: 4 Divisioni («Littorio», «Frecce Verdi», «Frecce Nere», «Frecce Azzurre»), più i raggruppamenti di carristi, artiglieria, genio, per un totale di 2077 ufficiali e 25.935 tra sottufficiali e truppa.

Il 15 novembre del 1938, l'Autogruppo di Manovra venne sciolto, per completare la divisione binaria Littorio con gli automezzi previsti dall'organico, mantenendo però in vita alcuni elementi, come il magazzino ricambi (passato alle dipendenze del Parco) e la sezione recuperi e la squadra rifornimenti (che passarono all'Autogruppo d'Intendenza).

In previsione dell'intenso traffico che si sarebbe sviluppato con le imminenti operazioni in Catalogna, l'Intendenza emanò disposizioni per la regolazione degli itinerari, impiegando allo scopo i Carabinieri, la Milizia della Strada, il Reparto Servizio delle tappe, e il Commissariato Stradale.

Vennero studiati e fissati sensi unici su numerosi anelli e rotabili, istituiti posti di blocco e pattuglie mobili. Per i recuperi venne disposto che essi andassero richiesti all'Officina Mobile Pesante (allora a Monzon) o alla Delegazione d'Intendenza, a Zaidin. Alcuni reparti usavano infatti rivolgersi, poco opportunamente, direttamente all'Intendenza, lontana dalla zona di operazioni, con conseguente notevole perdita di tempo. Venne inoltre ribadito l'obbligo, da parte del conduttore del mezzo inefficiente, di restare vicino all'automezzo stesso, salvo che, in caso di avaria da incidente o da attacco nemico, non vi fosse necessità di ricoverarlo in ospedale.

Per una più organica articolazione dell'esposizione si ritiene opportuno, a questo punto, seguire il cammino dei singoli reparti/enti da qui, fino alla fine della campagna e al rimpatrio.

La Base Sud (l'avevamo dimenticata?), sempre a Siviglia, continuò la sua attività di ricezione dalla madrepatria di automezzi e materiali, al rimpatrio di personale e materiali con partenza da Siviglia e da Cadice, e di assistenza tecnica e logistica a uomini e mezzi in transito. A giugno 1939, a campagna abbondantemente conclusa, continuava ancora a ricevere dall'Italia i materiali destinati all'ancora operante Parco di Valladolid.

Era sua incombenza, inoltre, quella di ricevere e sistemare in appositi locali gli automezzi inefficienti dei reparti rimpatriati, per farli riparare presso un'officina spagnola prima di imbarcarli.

L'Officina Mobile Pesante, il 9 dicembre, distaccò il Comando e 2 nuclei riparazioni nella zona di operazioni di Monzon. A causa del terreno fangoso sul quale era stata costretta a installarsi e a lavorare, si resero necessarie continue operazioni di disincagliamento degli automezzi, una volta riparati. Il 29 dicembre si trasferì ad Aytona, in posizione molto prossima al nemico, tanto da andar soggetta a rischi conseguenti a tiri di artiglieria e ad azioni aeree, sì che si rese necessaria l'istituzione di uno stretto servizio di vigilanza.

Origini più frequenti dei guasti: per

CAPITOLO 7

le vetture, l'improprio uso fuori strada; per gli autocarri, la solita imperizia dei conduttori. Un grosso limite alle sue potenzialità operative, era determinato dalla mancanza di autocarri predisposti per l'installazione dei macchinari; pertanto gran parte del tempo e della fatica andava perduta per l'esecuzione delle operazioni di carico, scarico, smontaggio e rimontaggio. La dislocazione del suo nucleo fisso era sempre a Calabazanos.

Tenendo fede alla sua qualifica di «mobile», dopo un breve periodo trascorso a Juneda, l'8 febbraio si trasferì a Premia del Mar.

Complessivamente, dal 9 dicembre 1938 (data di installazione a Monzon) al 31 marzo (cessazione delle ostilità) O.M.P. riparò 1206 autocarri, ad essi si aggiunsero i 278 di aprile, quando l'officina si spostò nella zona di Alicante, e i 112 di maggio, quando operò nella zona di raccolta del C.T.V.

Un suo nucleo di operai, sempre in maggio, operava invece a Madrid, per fornire assistenza agli automezzi che affluivano per partecipare alla rivista del 19 maggio. Il suo scioglimento avvenne il 26 maggio.

Il Reparto Milizia della Strada in dicembre fu soggetto a un lavoro improbo per le condizioni atmosferiche che rendevano difficoltoso il transito, con impantanamenti, ribaltamenti, e guasti dovuti agli sforzi nel tentativo di tirarsi fuori dal fango. Le infrazioni rilevate subirono un decremento, e si registrò una maggior cura, da parte degli autieri, nel compilare il foglio di marcia; purtroppo molti di essi viaggiavano senza patente. La sede stanziale del reparto venne cambiata a più riprese: il 24 dicembre ad Aytona, il 7 gennaio ad Albages, il 12 a Torres, il 14 a Montblanc, il 19 a S. Colona, il 23 a Cappellades, l'8 febbraio a Badalona.

La sua attività predominante fu quella di accompagnamento di autocolonne. Nell'arco del mese furono elevate 491 contravvenzioni.

Nella battaglia della Catalogna il suo organico era composto da 4 ufficiali, 8 sottufficiali, 66 militari. Oltre ai consueti servizi stradali con pattuglie fisse e mobili, disimpegnò anche servizio di corriere e di collegamento.

Il 15 marzo si trasferì a Toledo. La scarsa resistenza repubblicana non creava più seri problemi di interruzione degli itinerari, e il lavoro del reparto ne venne facilitato; contemporaneamente migliorava la disciplina degli autieri: le infrazioni rilevate nel mese di marzo furono infatti 248.

Il reparto al completo il giorno 19 maggio partecipò alla rivista di Madrid. Nell'occasione gli autieri sfilarono con grande disciplina. Il 25 il reparto venne sciolto e il 31, sul piroscafo «Liguria», prese la via del ritorno.

Il Parco Automobilistico continuò imperterrito la sua attività. L'officina eseguiva lavori, nei reparti macchine utensili, falegnameria, forgiatori, elettricisti, sia per l'adattamento dei materiali da impiegare nelle riparazioni, sia per la costruzione di piccole parti mancanti nei magazzini. Nelle ultime fasi della campagna, furono apportate modifiche alle cabine di un gran numero di automezzi per alloggiare l'armamento e l'equipaggiamento del conduttore.

In previsione della sfilata del 19 maggio, l'officina fu impegnata nell'allestimento dei carri allegorici. Il Parco sarebbe stata l'ultima unità a lasciare la Spagna, il 30 luglio.

La sezione recuperi continuò durante la battaglia di Catalogna, ma soprattutto dopo, l'attività di rastrellamento degli automezzi guasti, che l'O.M.P. provvedeva a rimettere in efficienza. L'ultima tradotta di mezzi recuperati in Catalogna partì il 18 di aprile: si trattava di oltre 400 veicoli. Le difficoltà per le squadre impegnate nel recupero furono acuite dal fatto che molte segnalazioni giunsero con notevole ritardo, costringendole a ritornare più volte sugli stessi luoghi. Poiché ormai gli autieri avevano ben appreso la regola della permanenza accanto al veicolo inefficiente, la squadra recuperi ebbe anche l'incombenza di anticipare loro la paga, per consentire agli stessi di sopravvivere acquistando viveri sul posto.

I mezzi recuperati venivano avviati agli enti riparatori per ferrovia, ma spesso gli organi delle ferrovie spagnole facevano mancare i pianali necessari. Tuttavia, come faceva notare Celada a Nasi in una lettera confidenziale di metà maggio «Basta offrire un pranzo ai direttori, e ti fanno trovare più vagoni di quanti te ne servirebbero...»

Proprio vero che... ogni mondo è paese!

Lo scioglimento degli altri reparti sarebbe avvenuto nel seguente ordine: il 26 maggio l'Autogruppo Servizi d'Intendenza, il 30 maggio l'Autoreparto d'Istruzione.

Considerazioni conclusive

Se nel corso della guerra di Etiopia gli automobilisti furono «i veri eroi del conflitto» (parole di Montanelli), la loro avventura nel corso della guerra di Spagna non fu altrettanto esaltante. Le ragioni, possiamo individuarle scorrendo in rapida sintesi le varie fasi della campagna, nelle quali si scoprirà, ad ogni piè sospinto, un buon elemento di disorganizzazione.

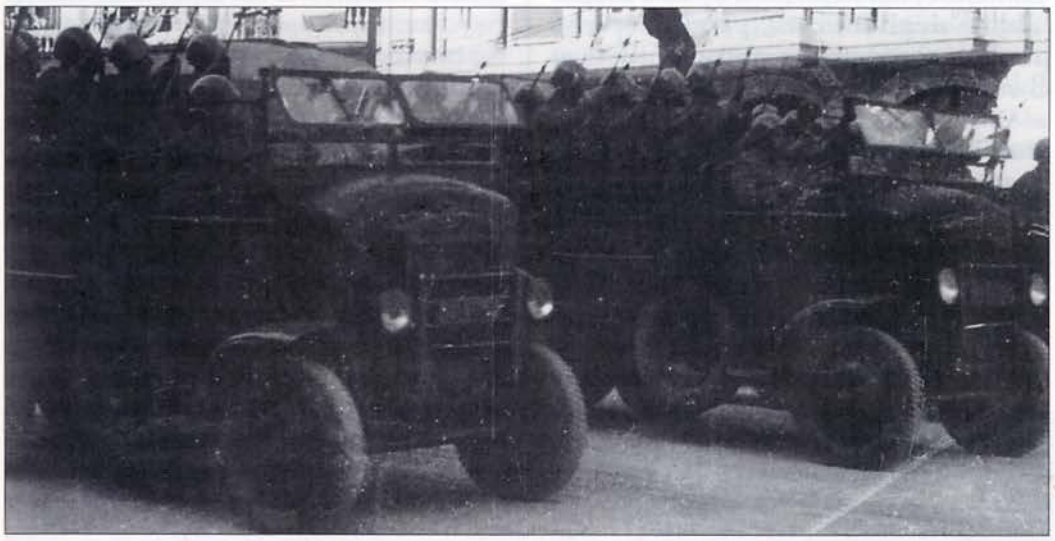
– Già nelle prime fasi del conflitto, la MMIS non aveva la più pallida idea non solo di che cosa essa stessa avesse bisogno, ma anche di quali mezzi l'esercito italiano disponesse; da qui, la richiesta di «carri-ufficio» (inesistenti), e gran quantità di autovetture e autobagni.

– Gli automezzi affluirono in gran numero già dalla fase iniziale (oltre 3500) ma trasportati via nave con sistema alla... «viva il parroco» e scaricati da autisti inesperti che crearono grossi guasti già con le sole operazioni di scarico.

– Al momento dell'arrivo dei mezzi e degli uomini non c'era ancora un'Intendenza (che sarebbe stata costituita quasi due mesi dopo); non c'era alcun ordinamento precostituito, e non esistevano ancora gli organi preposti alla riparazione.

– Forse le predette e le successive deficienze avrebbero potuto essere in qualche modo appianate, se poste nelle mani di personale qualificato. Al contrario, fin dalle battute iniziali, proprio la carenza quantitativa e qualitativa dei quadri (in particolare mancavano proprio gli ufficiali automobilisti) aggiunta a quella dei conduttori, aggravò la già precaria situazione: al momento della battaglia di Guadalajara (siamo appena alla prima fase della campagna) mezza Spagna era disseminata di autocarri italiani inefficienti.

– La mancanza di sorveglianza agli automezzi durante il viaggio e nelle fasi di parcheggio iniziale, portò alla loro spoliazione (da parte di chi?) di parti essenziali degli stessi e delle attrezzature dei carri officina.



Alcune immagini della sfilata finale, a Madrid, voluta dal Generalissimo per celebrare la vittoria (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 7

– Il fatto di dover istituire un Autoreparto d'Istruzione in Spagna, di ricorrere a conduttori spagnoli, e di assoldare una grossa ditta (la Trucchi) è indicativo della scarsa opera di preparazione in patria.

– Mancavano, fin dall'inizio, norme precise sull'impiego dei mezzi, e sulle modalità dell'iter burocratico di riparazione (automezzi versati alle officine senza verbali di constatazione, con conseguente sparizione di pezzi senza possibilità di individuare il responsabile). Solo campagna durante, e dietro il ripetersi ossessivo degli stessi inconvenienti, l'Intendenza e il Comando C.T.V. emanarono di volta in volta direttive in proposito.

– L'impiego degli automezzi venne eccessivamente decentrato verso i reparti, che ne disponevano a loro piacimento, senza coordinamento tra di loro (parlare di autoreparto divisionale – protestava l'intendente Favagrossa – era una incongruenza, visto che i mezzi erano sparpagliati tra le varie unità della divisione, senza alcun vincolo di Comando, ma nella piena e sola disponibilità degli ufficiali, peraltro spesso privi di competenza automobilistica, che li avevano in consegna).

– Gli stessi ordini e direttive provenienti dal Comando C.T.V. mostrano quanto anche lì regnasse il buio: che dire infatti della disposizione di Roatta, agli inizi della campagna, secondo la quale in lontananza dal nemico i mezzi dovevano «serrare in testa» quasi che la minaccia aerea non esistesse?

– Gli automezzi vennero impiegati in modo indisciplinato e ingiustificato; molti effettuarono lunghissimi viaggi del tutto scarichi, o rimasero immobilizzati per lungo tempo, a far da magazzino su ruote. Gli stessi Comandi di divisione richiesero all'Intendenza il servizio di autocolonna per effettuare brevissimi spostamenti di truppe (il tempo di caricarle, incolonnarsi a partire, e sarebbero già arrivate prima a piedi).

– Presso le truppe, a partire dai Comandi delle unità ad arrivare all'ultimo soldato, non trovava la minima ospitalità il principio dell'economia, quasi che automezzi, dotazioni, parti di ricambio, combustibili, fossero una risorsa inesauribile; al contrario, tutto ciò che veniva inviato in Spagna avveniva a prezzo di dolorose rinunce per i reparti del Corpo in patria.

Se un'esperienza positiva ci fu, nella campagna di Spagna, questa si riferisce alla sperimentazione delle capacità e affidabilità dei vari tipi di automezzi. In linea di massima, tutti risposero bene, nonostante i «maltrattamenti» cui furono sottoposti. Se inefficienze ci furono, queste derivarono da un impiego non corretto e difforme da quello per i quali erano stati costruiti: autocarrette usate per lunghi percorsi su strada, il Fiat 618 impiegato a velocità eccessiva con conseguenti incidenti, ecc. Per tutti, ad ogni buon conto, poterono esser definite le condizioni ottimali di impiego.

Con questi mezzi l'Italia avrebbe affrontato la Guerra Mondiale che stava accendendo i suoi primi fuochi.

Immagini di Guernica, alcuni giorni dopo il bombardamento (foto Ferruccio Tura).

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Tra i non molti Italiani che presero parte alla Guerra di Spagna con le mostrine nerazzurre dell'appena costituito Corpo Automobilistico, c'era Ferruccio TURA, attuale presidente della Sezione A.N.A.I. di Imola. Così egli riferisce la sua personale esperienza.

«Avevo presentato domanda nella mia qualità di Capo Manipolo della M.V.S.N. (era l'unica strada per essere ancora richiamato, dopo aver trascorso il mio ultimo richiamo nel Nord Africa) e l'ordine di partenza mi fu dato accompagnato da alcune istruzioni che mi portarono a Roma, in un certo ufficio di periferia dove venni fotografato, e dove mi venne consegnato un passaporto falso sul quale, di mio, oltre alla foto, c'erano solo le iniziali del falso nome. In esso, venivo dichiarato rappresentante di paste alimentari.

Era già marzo del '37, quando mi imbarcai di notte a Genova, sulla nave "Franca Fassio", attraccata ad una banchina in fondo al porto, che raggiunsi attraverso un molo tenuto sgombero dai carabinieri.

Occorre premettere che era ancora in vigore, almeno sulla carta, un accordo tra le maggiori potenze europee per il «non intervento» nel conflitto di Spagna, e come tale accordo venisse applicato, ebbi modo di sperimentarlo durante il viaggio. Il primo punto di controllo era a Marsiglia. La nave ancorò in rada, il capitano scese a terra con il registro di carico, lo mostrò ai controllori e tornò a bordo, senza che nessun membro del Comitato si prendesse il disturbo di seguirlo.

Il secondo punto era collocato sullo Stretto di Gibilterra, sulla costa marocchina, a Tangeri. Qui, addirittura, il controllo fu limitato ad una segnalazione via radio trasmessa a terra dal comandante della nave. Questo suggerisce un'idea di quanto strette fossero le maglie della rete e di che cosa, attraverso esse, potesse filtrare.

Nessun altro controllo venne effettuato fino alla foce del Guadalquivir, risalendo il cui estuario arrivai a Siviglia. Solo a questo punto un collega del C.T.V. mi chiese la restituzione del passaporto, non più necessario. Tornavo ad essere Ferruccio Tura.

Da Siviglia venni assegnato al Raggruppamento Francisci, e quindi alla divisione "XXIII Marzo", che si trovava a nord, sul fronte di Biscaglia.

A bordo di un autocarro, raggiunsi Guernica, già sottoposta al bombardamento tedesco che tanto eco aveva avuto sui giornali di tutto il mondo, specie inglesi e francesi. Ebbi così l'occasione di rendermi conto di come le notizie possano essere a volte artatamente contraffatte o esagerate, al puro scopo di propaganda.

Il bombardamento della cittadina era avvenuto appena una settimana prima. Lungo la strada avevo avuto modo di vedere le rovine che la guerra aveva lasciato al suo passaggio, ma Guernica era certamente ridotta molto peggio di altre località, tanto che ritenni opportuno scattare alcune fotografie.

Confrontando però lo stato delle case con quanto riportato dalla predetta stampa, mi resi conto di quante "balle" si potessero raccontare, per impressionare il lettore. Si era parlato di bombe da 500 chili (!). Ma potrebbe mai, un ordigno del genere, esplodere senza lasciare in terra un cratere adeguato alla sua potenza, e del quale invece non si vedeva traccia? Le case avevano ancora in piedi tutti i muri esterni, benché anneriti: quando mai avrebbero potuto resistere ad una bomba di mezza tonnellata?

Al momento del mio arrivo all'unità, il calendario segnava il marzo del 1937. Non avevo partecipato, e neppure assistito, alle prime fasi della guerra civile.

Fino alla fine del '36, questa aveva imperversato più abbietta e sanguinosa di quanto ogni conflitto possa essere immaginato. Ci si era combattuti praticamente casa per casa, e al mattino si raccoglievano i morti abbandonati per le strade, cadaveri ridotti spesso in condizioni inimmaginabili. Poi, col passar del tempo, si era cominciato a parlare di reggimenti, divisioni, corpi d'armata. Ebbe inizio la guerra vera e propria, forse più sanguinosa, dato il maggior numero di reparti impegnati, ma molto meno feroce.

Il solo avvenimento del '36 che aveva riempito le cronache dei giornali di tutto il mondo fu l'eroica resistenza dell'Alcazar di Toledo, difeso dal colonnello Josè Moscardò, di fede nazionalista, assediato dai milizia-

Ferruccio Tura all'epoca della sua partecipazione alla Campagna di Spagna (foto Ferruccio Tura).

CAPITOLO 7

ni rossi, e liberato da una colonna inviata da Franco.

Nel 1937, era già avvenuta la conquista di Malaga da parte dei franchisti; era trascorso senza successo l'ennesimo inutile tentativo di prendere Madrid, contro la quale Franco si intestardiva a cozzare il capo, ed era già passata la sconfitta di Guadalajara, con dolorose perdite da parte del C.T.V. Il mio arrivo sul campo avveniva mentre le operazioni si svolgevano sul settore di Biscaglia. Il mio reparto era stanziato proprio in un sobborgo di Guernica.

Arrivai con addosso una fame bestiale (un solo panino, dal mattino). Un tale mi indirizzò presso il Comando di un gruppo di artiglieria, dove mi presentai al maggiore Rolandi. Questi, dopo avermi squadrato da capo a piedi, se ne uscì in un commento che non dimenticherò mai, e che taccio per carità di patria. Mi rifocillarono, e me ne andai al mio reparto, che disponeva allora di appena 5 autocarri e un'ambulanza. Col tempo, il numero degli automezzi (in prevalenza Fiat 618) sarebbe cresciuto, fino ad arrivare a un centinaio, ma l'unità non ebbe mai l'onore di avere un nome e dei connotati precisi: era, semplicemente, l'Autoreparto della divisione «XXIII Marzo», e basta.

Il periodo di permanenza a Bilbao, che si protrasse fino al 23 giugno, fu caratterizzato da maltempo e da frequenti, fittissimi nebbioni. L'attività di trasporto si svolgeva a 360 gradi: viveri, munizioni, feriti, giorno e notte senza fermarsi mai.

Durante la battaglia per la presa di Bilbao, eravamo accampati, con tutta la divisione, tra Axpe e Pedernales; poco distante, c'era il famoso «cinturone di ferro», il campo trincerato dei governativi.

I rossi attaccarono a Brunete, i nazionalisti replicarono. Nell'ambito delle operazioni in vista di Santander, molti Italiani morirono nella battaglia di Puerto del Escudo.

Da Santander ci spostarono sul fronte di Madrid. Franco stava per sferrare un nuovo attacco alla capitale, quando i rossi scatenarono l'offensiva sul fronte di Teruel, dove il territorio occupato dai nazionalisti si incuneava con una sorta di promontorio in quello dei repubblicani. Questi ultimi, intendevano appunto tagliare questo promontorio.

La battaglia di Teruel fu terribile, sia per la durata (dal 15 dicembre 1937 al 21 febbraio 1938) sia per il clima, con temperature che oscillarono a lungo tra i 15 e i 20 gradi sotto zero. In conseguenza di questo attacco, Franco dovette ancora una volta dimenticarsi di Madrid, per spostare sul nuovo fronte le sue riserve.

Cominciò poi la battaglia di Aragona, a seguito della quale raggiungemmo il Mediterraneo, a Tortosa. Fu qui che corsi il più grave pericolo per la mia vita.

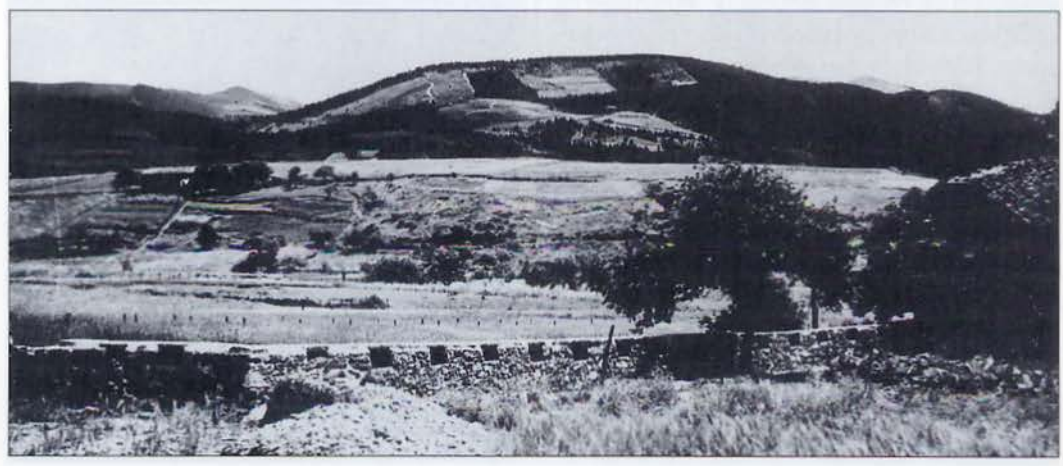
Eravamo giunti, di sera, a breve distanza da Alcañiz, e mi misi ad esplorare i dintorni, alla guida di una Balilla, per cercare un posto idoneo a parcheggiare gli automezzi, un posto che offrisse, oltre allo spazio, anche una certa copertura aerea.

Mi ero proprio dimenticato che, oltre alla guerra, c'era anche la guerriglia. D'improvviso, sentii saltare il vetro laterale alla mia sinistra, e contemporaneamente sentii volar via la bustina, che non avrei più ritrovato, trascinata via dalla pallottola che, continuando la sua corsa, aveva attraversato anche il vetro di destra.

Non avevo ancora focalizzato la situazione, quando sentii gridare in italiano. Erano alcuni nostri artiglieri che, là vicino, stavano mettendo in postazione un pezzo da 20 mm. Questi accorsero subito, ma l'assalitore si era già dileguato.

Mi guardai addosso, e mi vidi sanguinante all'indice della mano destra, con la quale reggevo il volante, e al ginocchio sinistro. Due ferite di striscio, per fortuna. Molti Italiani morirono per la guerriglia; perché anch'io venissi conteggiato tra questi, sarebbe stato sufficiente che quella pallottola avesse colto la bustina appena due centimetri più in basso.

Il mattino dopo mi recai con un convoglio di una decina di autocarri a portare rifornimenti in linea. A un tratto, sembrò che



Immagini del famoso «Cinturone di Ferro».

Cimitero di legionari italiani presso Saragozza (foto SME - Ufficio Storico).

attorno a noi cominciasse a grandinare. Si trattava di proiettili perforanti, che l'artiglieria repubblicana ci stava indirizzando, e di cui vedevamo gli effetti dai piccoli, numerosi fori che si aprivano sul terreno.

Fummo costretti ad accantonare i mezzi fuori strada, e attendere che la tempesta si esaurisse, cosa che avvenne presto, per l'intervento di alcuni nostri aerei.

Dopo la battaglia di Aragona, si cominciò a parlare di rimpatrio, quando i rossi effettuarono un nuovo contrattacco, ripassando l'Ebro e portandosi avanti di una cinquantina di chilometri. Perciò, di nuovo tutti in linea. La battaglia dell'Ebro sarebbe durata da luglio a ottobre del 1938.

Il fronte si stabilizzò, i rossi tornarono indietro e 10 mila Italiani (io tra questi) furono mandati a Saragozza dove, caricati su una decina di treni, vennero avviati al porto di Cadice, per il rimpatrio.

Il viaggio di ritorno fu veramente piacevole. Il treno si fermò a tutte le stazioni, e in ognuna di queste c'era un comitato ad attenderci, per offrirci rinfreschi, mentre la banda suonava in nostro onore. Per le campagne, la gente ci salutava, festosa ed esultante.

Sbarcati a Napoli, fummo passati in rassegna dal Re in persona, mentre a Roma, Palazzo Venezia, Mussolini abbracciava il generale Bergonzoli, detto «barba elettrica» (l'appellativo gli era stato attribuito per il fatto che non riusciva mai a star fermo, ma il suo fisico – e le mani soprattutto – dovevano sempre far qualcosa). Vennero concesse delle decorazioni, ma quelle meritate dai componenti della Milizia sarebbero state revocate da Umberto II, con decreto luogotenenziale del 21 agosto 1945.

È vero che, durante la Guerra di Spagna, il Corpo Automobilistico mostrò numerose pecche, ma occorre tener ben presente che quasi nessuno degli ufficiali preposti alla branca aveva la minima nozione di come si gestisse un parco veicoli, di come si effettuasse un'autocolonna... Non c'erano regole: tutto era affidato all'inventiva e al buon senso dei singoli.

Sembrerà un paradosso, ma tra i fattori che determinarono il successo dei nazionalisti, ci fu proprio la contrapposta inefficienza dei trasporti dei repubblicani, e la mancanza, tra di essi, di una intendenza che sapesse emanare direttive: cosa che invece esisteva da parte nazionalista.

Altro fattore che negativamente incise sulle sorti dei rossi, fu la mancanza di «professionalità». Lo slogan dei loro volontari era «Miliziani sì, soldati no!». Con queste premesse, essi venivano temerariamente all'assalto, dando prova di incontestabile coraggio, ma col solo risultato di farsi massacrare per assoluta ignoranza delle più elementari nozioni di tattica.

Un errore di fondo, commesso dai rossi, fu comunque quello di aver preteso di combattere e abbattere la religione cattolica, in un paese dove essa aveva radici che affondavano saldamente nei secoli. Migliaia di preti e suore vennero massacrati, e il loro martirio, cui essi andarono consapevolmente incontro per non abituare la loro fede, alienò del tutto ai comunisti ogni consenso popolare.

La campagna di Spagna costò all'Italia 3819 morti e 11.185 feriti. Ma non bisogna dimenticare che, di Italiani, ce n'erano 4500 anche dall'altra parte, provenienti da più schieramenti e partiti politici.

Gli aiuti ai Repubblicani, fin dagli inizi, erano stati forniti da Stalin, ma furono lautamente pagati: le navi andavano in Russia cariche di lingotti d'oro, e tornavano cariche di carri armati.

L'Italia invece fornì un grande aiuto ai nazionalisti, e i settemila automezzi impegnati in Spagna, furono proprio quelli che sarebbero poi mancati in Africa Settentrionale, e che forse avrebbero potuto dare una piega diversa alle sorti dei combattenti italiani contro gli anglo-americani.

La collaborazione fornita dall'Italia alla vittoria dei nazionalisti sarebbe stata anch'essa pagata... con 4902 metri quadrati di terra, a San Antonio de los Italianos, per seppellirci i nostri morti!»

APPENDICE

GLI AUTOMEZZI DELL'ESERCITO ITALIANO (1898-1939)

Storia di uomini, storia di motori. L'automobilismo non sarebbe tale senza la sua seconda componente: la macchina; come questa non sarebbe nulla più che un'assemblaggio di congegni meccanici, senza un'intelligenza che la renda attiva.

Si potrebbe, sulle prime, sostenere che l'automezzo sia per l'autiere ciò che il cannone è per l'artigliere, il fucile per il fante, l'aereo per l'aviatore, la radio per il trasmettitore. Invece, sulla base delle esperienze emerse dai conflitti di questo secolo, si deve affermare che il connubio, nel caso del soldato automobilista, vada al di là del semplice rapporto uomo-strumento, e si ponga sul piano delle più profonde relazioni affettive che possono instaurarsi tra due esseri entrambi dotati di anima.

Si pensi che molti autieri si trovarono alla guida dello stesso veicolo per tutta la durata di una campagna di guerra, dividendo con esso tutti i momenti di ansia e trepidazione, la paura di non farcela, l'esultanza di un successo, la disperazione di un fallimento. Il rapporto uomo-macchina diveniva così quello di due esseri, entrambi dotati di vita, paragonabile soltanto, in quanto a intensità, a quello che legava l'alpino al proprio mulo, ma con un fattore aggregante in più, per l'autiere: la consapevolezza che, dall'efficienza e dalla resistenza del mezzo meccanico, poteva dipendere la sua stessa sopravvivenza.

Immaginiamo l'autiere, solo con il suo autocarro, sulla pista di un deserto o di una boscaglia africana, a centinaia di miglia dalla sede del proprio reparto o di una qualsiasi rassicurante località amica; pensiamo al conduttore di un veicolo (ne incontreremo in altro volume di quest'opera) nella tormenta imperversante a 40º sotto zero, su una sterminata pianura gelata, durante la ritirata di Russia. Quante volte, mentre le dita si serravano più forte al volante come alla ricerca di un segno d'intesa, sarà sfuggita dalle labbra dell'uomo un'implorazione appena mormorata: «Amico mio, non tradirmi proprio ora!»

La cosa però era reciproca: quando le avverse circostanze avrebbero potuto consigliare all'autista di abbandonare l'automezzo per porsi in salvo, più volte avvenne che egli tentasse invece ogni via pur di salvarlo. Come nel corso della ritirata di Caporetto: quando il precipitare degli eventi avrebbe potuto suggerire l'abbandono del veicolo per una più sicura fuga a piedi, molti autieri rimasero caparbiamente al volante, per portare in salvo con sé, e non farlo cadere in mani nemiche, il compagno fedele di tanti pericoli; e questo, al di là della pur lodevole volontà di non favorire l'avversario con la cattura di una preda preziosa.

Nelle vicende che abbiamo fin qui narrato, gli autoveicoli sono apparsi come guizzi di scintille, semplici nomi, cifre, sigle, sui quali l'attenzione del lettore è scivolata per soffermarsi invece sull'episodio, sulla vicenda umana, sulla sorte dell'unità protagonista del racconto. Oppure ne abbiamo fatto cenno nella misura in cui il loro avvento e la loro presenza avrebbero condizionato lo sviluppo degli avvenimenti.

Le pagine che seguiranno saranno invece dedicate esclusivamente a loro, a questi coprotagonisti della storia del Corpo Automobilistico, dei quali cercheremo di esplorare, per quanto possibile, nascita e vita, caratteristiche fisiche, prestazioni, difetti e virtù, sintetizzando le circostanze che hanno portato alla loro adozione.

Dal 1899 alla Prima Guerra Mondiale

Sorvolando sul discorso delle locomotive stradali (peraltro già trattato) che non possiamo considerare appartenenti ancora alla storia del Corpo Automobilistico, riportiamoci alla fine del secolo scorso, cioè al 1898, al momento in cui il Ministero della Guerra, su proposta e pressione dello Stato Maggiore, decise di acquistare «un automobile» a vapore per trasporto merci dalla casa De Dion-Buton di Parigi (nessuno si affretti a riconoscere uno svarione grammaticale e a collocare un apostrofo tra l'articolo «un» e il sostantivo «automobile»; a quel tempo il nome era proprio maschile).

Il veicolo, consegnato nel 1899, era caratterizzato da un motore a vapore da 50 HP, con due cilindri capaci di lavorare entrambi ad alta pressione, compresa tra le 14 e le 18 atmosfere, oppure in compound, ad alta e bassa pressione. I due cilindri erano alimentati da

una caldaia verticale a rapida vaporizzazione, con 702 tubi d'acqua bollitori inseriti tra due corone cilindriche e concentriche e con un serpentino surriscaldatore. Il focolare interno era alimentato a carbon coke.

Il veicolo era dotato di quattro ruote, con cerchi metallici larghi 16 cm., delle quali le due posteriori motrici.

Il motore, i due conduttori e la riserva di 800 litri d'acqua trovavano posto nella parte anteriore del veicolo.

La piattaforma posteriore, sgombera, consentiva un carico utile di 4 tonnellate. Infine era possibile trainare, su strade in buone condizioni e con pendenza massima dell'8%, un rimorchio di 8 t.

Il peso lordo del veicolo, in ordine di marcia ma senza carico, era di 7,5 t. Il tempo medio di avviamento per la partenza era di circa 30'.

La velocità massima, in condizioni ideali di strada e con veicolo vuoto, era di 12 km/h, con una media oscillante tra gli 8 e i 10.

L'anno successivo, a dicembre, il Corpo di Stato Maggiore fece acquistare una seconda automobile, sempre a vapore, della stessa De Dion-Bouton, ma con un motore da 30 HP.

Va notato, a questo proposito, che ogni studio e ogni proposta in merito, venivano finalizzati esclusivamente ai trasporti in montagna, e soltanto per merci, e si era invece ancora ben lungi dal prevedere trasporti anche di uomini, e su ogni tipo di terreno.

Il nome stesso dell'organo che aveva disposto l'acquisto delle due macchine a vapore, e cioè la «Commissione per lo studio dei mezzi meccanici di trasporto per la guerra in montagna», era di per sé significativo. La stessa montagna sarà invece – come vedremo – il tallone d'Achille di queste macchine.

Se qualcuno, a questo punto, dovesse porsi la domanda: quale differenza esiste tra la locomotiva stradale e la macchina a vapore, visto che entrambi sono a vapore? Presto detto: la prima «traina», la seconda «trasporta»; la prima genera movimento, e deve essere integrata da un secondo veicolo per eseguire anche il trasporto; la seconda assomma in sé le due funzioni.

Dal raffronto tra le due macchine emergono subito i vantaggi a favore della seconda: una maggiore velocità, e un tempo di avviamento di «appena» mezz'ora.

Le due macchine però, in occasione delle grandi manovre di agosto-settembre 1903 nel Veneto, fornirono prestazioni soddisfacenti finché il loro impiego fu limitato alla pianura; quando si passò alla montagna, cominciarono le note dolenti.

Gli organi di trasmissione, troppo bassi, urtavano contro le asperità del terreno, rimanendone danneggiati.

Quando il carico consisteva in materiale di basso peso specifico (ad esempio, biada) alle prime salite le macchine si arrestavano per la totale perdita di aderenza. Si rendeva perciò necessario zavorrare il cassone con oggetti pesanti (nella fattispecie, pietre), con perdita del volume utile.

Si aggiunga il forte consumo d'acqua, della quale non era certo garantito l'approvvigionamento su ogni itinerario.

L'acquisto successivo, nel settembre del 1901, sulla spinta degli ottimi risultati conseguiti dall'automobilismo civile nel primo giro automobilistico d'Italia, fu quello di una vettura carrozzata «landeau», della Fiat (venne invece bocciata la proposta di acquisto di una «vetturetta», sempre della Fiat). Questa vettura, a quattro cilindri, di 3.770 cmc di cilindrata, con motore a benzina da 12 HP, che poteva raggiungere la velocità di 70 km/h, rappresenta la pietra militare di una diversa concezione logistica.

Questa vettura – una Fiat 1902 – fu consegnata l'anno successivo, e decretò il primo vero passo dell'automobilismo militare.

Va posto nel giusto risalto il fatto che la scelta era caduta su di un veicolo progettato e costruito in Italia (va ricordato che, fino ad allora, l'unico acquisto effettuato dall'Esercito presso una ditta nazionale, in fatto di locomozione, era stato quello di una locomotiva stradale presso la ditta Allemano, di Torino). Sarebbe stato, questo, il capostipite di una lunghissima serie, mai fino ad oggi interrotta, di veicoli che, usciti dalla casa torinese, avrebbero trovato impiego nella forza armata, con tutto ciò che di positivo sarebbe ricaduto per il successo della casa e dell'industria nazionale in genere.

Non mancarono gli oppositori ad una innovazione così rivoluzionaria. I più benevoli consideravano l'autoveicolo un mezzo di trasporto troppo costoso e soggetto a guasti, perciò poco affidabile in condizioni di impiego onerose come quelle belliche. Non escludevano però il suo uso nel giro di po-

chi anni – dopo il perfezionamento del mezzo e il calo del suo costo – per determinati movimenti in territori non serviti da linee ferroviarie.

Altri, più drastici, sostenevano invece che esso non sarebbe mai servito. Essi argomentavano infatti che, per le trasmissioni di notizie e ordini tra alti Comandi, c'era già il telegrafo, mentre per le comunicazioni interne erano idonei un cavaliere o un ciclista. Apparivano considerevoli, infatti, le difficoltà di rifornimento di carbo-lubrificanti, l'impossibilità di provvedere «in loco» alle riparazioni, la scarsa disponibilità di conduttori. Per i traini delle artiglierie, si stimavano molto più adatti i cavalli, per via dei terreni di tipo vario da percorrere.

Per i movimenti sul campo di battaglia, gli oppositori giudicavano del tutto utopistico l'impiego di automezzi destinati a seguire le truppe su terreni rotti, coltivati, disseminati da ostacoli di ogni natura. La dottrina strategica e tattica prevedeva, infatti, che le future battaglie sarebbero state combattute su zone di terreno molto vaste, sulle quali centinaia di migliaia di uomini, cavalli e cannoni, avrebbero dovuto trovare spazi di manovra non legati in alcun modo alle strade rotabili. Per gli stessi motivi ritenevano di impossibile attuazione i trasporti dei rifornimenti dalle armate alle unità minori e gli sgomberi dei materiali inefficienti tramite autocarri, mentre appariva certa la convenienza dei trasporti a mezzo ferrovia per il rifornimento di grandi quantitativi di materiali dal Paese alle armate. Le motivazioni però risultarono ben presto pretestuose, contraddette dai risultati stupefacenti delle sperimentazioni che, eseguite dapprima su terreni piani, con poche vetture, pochi partecipanti, e su brevi percorsi, divennero poi sempre più ardue: si trasportarono interi reparti in località lontane, si impiantarono esercitazioni complesse che prevedevano massicci carichi di uomini e materiali per distruzioni e riattamento di ponti, linee ferroviarie, telegrafiche e telefoniche. Si sperimentarono inoltre trasporti celeri di viveri e munizioni, raccolte di feriti e ammalati, trasporti di mitragliatrici e cannoni. Altri stati europei, ed anche gli Stati Uniti, si muovevano nel frattempo nella stessa direzione, effettuando analoghe sperimentazioni.

È a questo periodo che risalgono i primi tentativi in Europa di realizzare un veicolo corazzato, progenitore dei futuri blindati, quale quello presentato dalla francese Charron Girardot all'esposizione di Parigi del 1902, del peso di 5 tonnellate ed una velocità di 50 km/h; o quello della austriaca Wiener Neustadt Werke, presentato all'esposizione di Vienna del 1905, con torretta rotante di 360º. Saranno giudicati, per ora, interessanti per la novità da essi costituita, ma proibitivi per il prezzo, essendo il costo unitario equivalente a quello di una intera batteria di cannoni, senza peraltro averne l'efficacia. Gli studi e le esperienze continuarono, con soluzioni diverse da una nazione all'altra, ma soltanto con la Prima Guerra Mondiale, tecnologicamente perfezionati, questi mezzi verranno impiegati quali elementi avanzati di rottura, ad esempio dai Britannici nella battaglia della Somme del 1916, e contribuirono in maniera determinante al buon esito delle offensive alleate.

Altre due vetture vennero acquistate nel 1903, sempre dalla Fiat, migliorate, rispetto alla precedente, per quel che riguarda l'accensione con candele (anziché a martelletti), il cambio ad ingranaggi scorrevoli (anziché a cricchetto) la copertura a mantice (in sostituzione del precedente telone posteriore detto «vela»).

Lo stesso anno vide l'apparizione del veicolo in seno alle grandi manovre militari. Si trattava (non ce n'erano altre) delle tre vetture a benzina, e delle due automobili a vapore De Dion-Buton.

Il successo arrise soltanto alle prime, ed in misura superiore ad ogni aspettativa, sì da confermare l'orientamento di dotarne tutti gli Alti Comandi e gli stati maggiori per il soddisfacimento delle esigenze relative alla ricognizione e al collegamento.

Rimaneva quindi ancora tutto da risolvere il problema dei trasporti pesanti, per i quali era fallita anche la soluzione della «Società Torinese Krieger», cioè la costruzione di speciali veicoli con motore a scoppio integrati da una dinamo produttrice di corrente che veniva assorbita da motori elettrici applicati sulle ruote..

Nei Comandi militari, le voci di consenso erano sempre più numerose. Ecco cosa scriveva, nel 1904, l'ufficiale del genio, tenente Bardelloni:

«Oggi, che le distanze, tra le sedi dei Quartier Generali e le varie truppe che da essi dipendono possono raggiungere dei valori rilevanti perché non sempre è possibile ai Capi di essere ovun-

que per giudicare le situazioni e per dare in rapporto ad esse le migliori direttive, la vettura, che corre più veloce di quanto sia capace il cavallo o la bicicletta, e che ha immagazzinato in sé la potenza sufficiente a farle divorare chilometri e chilometri di cammino senza bisogno di riposo, non può a meno di imporsi per la sua incontestabile utilità».

Nello stesso anno, il Corpo di Stato Maggiore si fece promotore della assegnazione di «automobili da viaggio» a Comandi, stati maggiori e grandi unità. Tali veicoli dovevano servire per ricognizioni, collegamenti, e per un più celere servizio postale. Per il fabbisogno di mobilitazione si contava sulla requisizione, per utilizzare le disponibilità del Paese.

Nelle grandi manovre del 1905 vennero molto utilmente impiegati due autocarri Fiat 1903, «automobili da trasporto» (così vennero chiamati sul momento gli autocarri, per distinguerli da «automobili da viaggio», cioè le vetture). I due mezzi fornirono prestazioni certamente più esaltanti delle precedenti macchine a vapore. Gli «automobili da viaggio» furono invece 29, tutti a benzina, di cui 8 militari, con potenze da 4 a 24 CV. La maggior parte di essi venne assegnata, per l'impiego, alla direzione delle manovre e ai giudici di campo; il rimanente fu suddiviso tra i due partiti e la riserva. La velocità media dei veicoli oscillava tra i 10 e i 15 Km/h.

L'uso dell'automezzo consentiva ora la soluzione ottimale di problemi di rifornimento alle truppe di carne fresca o di viveri (ad esempio, alle divisioni di cavalleria, unità molto mobili e perciò difficilmente raggiungibili durante le operazioni, con il carriaggio animale).

Nei servizi di Intendenza i vantaggi sarebbero consistiti nel consentire alle autocolonne più elevate velocità, maggiore disciplina di movimento, condizioni fisiche e morali del personale di gran lunga migliori, maggiore frazionabilità e indipendenza di movimento, pur con la possibilità di effettuare tappe più lunghe.

I vantaggi in zone di operazioni apparivano ancora più evidenti: fare giungere giornalmente agli uomini impegnati in battaglia viveri, munizioni e materiali di ogni genere con una tempestività fino ad allora sconosciuta; provvedere con pari sollecitudine allo sgombero di ammalati e feriti; trasportare rapidamente, sui punti minacciati, truppe fresche, munizioni, ed anche, ove necessario, artiglierie; far pervenire al combattente con regolarità notizie dei propri cari per mezzo di un servizio postale molto più celere, con evidente vantaggio per il suo morale e il suo rendimento.

Il funzionamento di tutti i servizi è indiscutibilmente legato alla loro celerità. L'efficacia di un intervento sanitario dipende dalla sua tempestività; la vita di un reparto può derivare dalla prontezza di un rifornimento di armi e munizioni o dalla rapidità di arrivo di rinforzi; il morale del combattente sarà esaltato da notizie dei suoi familiari giunte con lettere dal timbro postale recente, da una fotografia in una busta recapitatagli in trincea tra un assalto e l'altro: prospettive tutte recepite dal Ministero della Guerra Italiano.

Nel 1907, oltre alle vetture e ai motocicli, presero parte alle manovre, nell'alto Novarese, anche 18 autocarri, di cui:

– 10 Fiat 1904 (con ruote e cerchioni metallici) e Fiat 1907 (con ruote di gomma piena e pneus) del peso, rispettivamente, di kg. 3.500 e 1.800;

– 8 dei tipi SCAT e Rapid noleggiati.

Quelli da 1.800 kg si rivelarono più idonei al trasporto di carni, quelli da 3.500 si dimostrarono invece più adatti al trasporto di biada e foraggio.

Nel corso delle grandi manovre del 1909, condotte tra i fiumi Po e Mincio, per la prima volta si ebbe una prevalenza di veicoli militari; quelli civili si limitarono infatti a una piccola aliquota di vetture per i Comandi, e pochi autocarri fatti intervenire dalle ditte costruttrici a scopo sperimentale; per contro, erano di proprietà privata la quasi totalità dei 40 motocicli.

Nel 1910 venne effettuato il primo consistente acquisto di automezzi per l'Esercito: 450 esemplari, ripartiti tra le varie ditte nazionali.

Il tutto aveva avuto inizio l'anno precedente quando, essendo stata approvata la spesa del Parlamento, veniva indetto un concorso tra le varie ditte costruttrici. Non fu facile pervenire alla definizione di ciò che queste ditte avrebbero dovuto offrire. Non esisteva normativa in materia e, anche affacciandosi oltre frontiera, non si intravedevano stati esteri che, avendo già affrontato l'esperienza, potessero fungere da esempio.

Fu il tenente colonnello Andrea Mag-

giorotti, che allora impersonava la direzione tecnica dell'automobilismo militare italiano, ad affrontare lo studio ed arrivare alla definizione del modello di veicolo da approvvigionare. Dopo attenta valutazione, vennero stabiliti i punti cardine:

– gli automezzi avrebbero dovuto essere unità indipendenti, e non complessi sul genere del treno stradale, non idoneo alla morfologia del territorio nazionale;

– il motore avrebbe dovuto essere a scoppio, escludendo in tal modo, in via definitiva, quello a vapore o elettrico;

– il peso a pieno carico avrebbe dovuto essere di 25 quintali, per i mezzi destinati alle prime linee, 50 per quelli delle seconde; il limite era imposto dalla portata dei ponti;

– le ruote avrebbero dovuto essere a cerchioni metallici; se può destare perplessità una tale scelta, si tenga conto del fatto che l'industria nazionale della gomma non era stata ancora avviata, e che si prevedeva un immagazzinamento che avrebbe potuto protrarsi anche per anni, in attesa dell'impiego bellico, con conseguenze pessimistiche sulla tenuta delle coperture a gomma piena.

Vennero infine fissati i dettagli relativi al tipo di combustibile, di trasmissione, di freni, la velocità minima, ecc.

Alle gare parteciparono le più note ditte nazionali dell'epoca, dalla Fiat, all'Itala, alla Isotta Fraschini, alla Spa, alla Zust.

Un'apposita commissione, comprendente lo stesso Maggiorotti, sottopose a severi collaudi i modelli presentati, che vennero sperimentati in prove di resistenza e di durata, con percorrenze di circa 5 mila chilometri, e nelle più difficili condizioni d'impiego.

Il regolamento stilato nell'occasione venne poi preso a modello per analoghe prove all'estero.

Al termine del concorso, venne deciso l'acquisto di 450 automezzi, ripartiti tra le ditte sopraelencate. Le macchine ebbero la definizione di «tipo consorzio» e, cosa curiosa, per poterne acquistare il maggior numero possibile, vennero approvvigionate prive di carrozzeria e di accessori.

Tra i veicoli impiegati nelle grandi manovre del 1911 vanno ricordati:

– l'autocarro Fiat tipo 16 militare, che rappresenta il primo tentativo di una casa costruttrice italiana tendente a realizzare un autoveicolo «trattore» munito di verricello;

– l'autocarro Zust con razze e gavelli di legno con cerchioni metallici;

– l'autocarro Fiat tipo 17, con ruote munite di cerchione metallico e motore da 25 HP;

– l'autocarro Fiat tipo 18 militare, che rappresenta un perfezionamento del tipo precedente, presentato al concorso del 1910.

Nella campagna italo-turca, il corpo di spedizione fu dotato di un nucleo di 4 veicoli che furono impiegati per lo sgombero della banchina del porto di Tripoli. Gradualmente vennero costituiti due parchi macchine, a Tripoli e a Bengasi, che vennero utilizzati sia per i rifornimenti di materiali, sia per le operazioni belliche.

L'impiego su vasta scala del mezzo meccanico permise anche esperimenti pratici sull'adozione di vari tipi di coperture e su ogni tipo di terreno. A cura dell'autoparco di Tripoli, vennero effettuate prove pratiche d'impiego con gli stessi automezzi muniti ora di ruote con cerchione metallico, ora con gommatura pneumatica, e su ogni tipo possibile di terreno, su quello cedevole e sabbioso delle oasi, e su quello delle piste carovaniere.

Queste esperienze consentirono alla Fiat di mettere a punto un primo lotto di autocarri leggeri con portata di 8-10 quintali, derivati dall'autovettura tipo 3 opportunamente trasformata e adattata. Venne sostanzialmente irrobustito tutto il complesso, furono adottate gommature pneumatiche e posteriormente vennero previste ruote gemelle di misura notevole (880120). Da tali esperienze prese avvio la produzione dell'autocarro leggero «tipo Libia» 15 bis.

L'autocarro in questione, successivamente potenziato, diede vita a quello che fu senz'altro il migliore del genere in campo internazionale, cioè il *Fiat 15 Ter*. Questa la sua carta d'identità:

Motore	a benzina
Cilindri	4
Cilindrata	4398 cc
Potenza	36 HP
Portata utile	1500 kg
Velocità max	40 km/h
Pendenza superabile	16%
Consumo per 100 km/h	28 lt.
Cambio	a 4 marce + RM
Sospensioni	a balestra.

Tale fu il favore incontrato dall'automezzo, che le richieste di poterne usu-

fruire divennero così numerose da costringere l'Intendenza ad emanare precise direttive che ne regolamentassero l'impiego, soprattutto in considerazione del fatto che l'autocarro era uno strumento estremamente prezioso, e scarsamente disponibile.

La positiva esperienza maturata, e la previsione di future operazioni, spinsero il Ministero della Guerra verso la decisione di ampliare il parco macchine. Venne perciò trasmesso un nuovo ordine alla Fiat per la fornitura di un ulteriore quantitativo di 100 15 Ter, seguito da altri ordinativi minori. Sul finire dell'anno, il solo autoparco di Tripoli disponeva già di oltre 200 veicoli.

Restava, al completamento dell'uso ottimale dell'autoveicolo, un solo particolare, quello della specializzazione.

In Libia esso era ancora pluriuso: era sempre lo stesso tipo di automezzo a trasportare, senza eccezione, i carichi più eterogenei, dalle truppe, ai materiali del genio, ai viveri, ai feriti. Ciò non avveniva invece per i carri a trazione animale, equipaggiati e attrezzati a seconda dell'arma o del servizio che li impiegava. La differenza cominciò subito ad essere colmata, con la costruzione di autocarri «ad hoc», prima fra tutti l'ambulanza.

Prima Guerra Mondiale

Alla vigilia dello scoppio della Prima Guerra Mondiale, l'Esercito poteva contare su un modesto numero di automezzi fra i quali eccelleva, come tipo, la Fiat 15 ter.

Nel 1913, un apposito censimento aveva accertato la consistenza del patrimonio automobilistico nazionale, risultato pari a 11.744 autovetture, 816 autobus e 425 autocarri. Un potenziale scarso, soprattutto in fatto di autocarri, cioè dei veicoli più utili per l'impiego operativo.

Si stabilì in un primo tempo, in caso di mobilitazione, di trasformare in autocarri 680 autobus e 200 autovetture di requisizione, piano di non facile realizzazione, e comunque insufficiente: ai problemi di carattere tecnico si aggiungeva il fattore tempo: sarebbe stato necessario almeno un mese, incompatibile con le esigenze di immediatezza della mobilitazione. La trasformazione sarebbe poi stata avviata, ma le vecchie corriere, trasformate in autocarri, si sarebbero dimostrate talmente poco adeguate alle necessità, che già dopo due mesi di guerra vennero subito dismesse e sostituite.

A questo problema di fondo si aggiungeva la scarsa disponibilità di personale specializzato, e una limitata potenzialità produttiva dell'industria nazionale.

Dalla campagna di Libia era emerso inoltre un nuovo, importante fattore, quello delle parti di ricambio. Una relazione del Corpo di Stato Maggiore al Ministero della Guerra del 2 maggio 1913 aveva posto un forte accento sulla elevatissima percentuale di automezzi inefficienti per la mancanza di elementari pezzi di ricambio, che rendeva irrisolvibili anche i problemi più banali.

Sempre dietro le esperienze maturate con la guerra di Libia, si decise di differenziare i trasporti in «leggeri» (principale caratteristica: la velocità) e «pesanti» (parametro primario: la capacità di trasporto).

I veicoli leggeri erano costituiti da: motocicli e motocarrozzette, autovetture, autocarri leggeri fino alla portata di 1500 kg, autoambulanze, autofurgoni e autobus. Il loro impiego avrebbe dovuto soddisfare le esigenze di collegamento e recapito di ordini tra le unità, lo spostamento rapido dei Comandi, lo sgombero dei feriti, il rifornimento quotidiano di carni e viveri freschi, il servizio postale.

I trasporti pesanti erano invece costituiti da autocarri con portata superiore ai 3500 kg ed erano destinati esclusivamente al trasporto di materiali.

Per la disponibilità di questi veicoli si faceva sempre affidamento sulla requisizione di quelli scaturiti dal censimento del 1913 (che avrebbe dovuto essere preceduta da una visita di precettazione) con eccezione delle ambulanze.

Erano sempre disponibili i 450 esemplari di autocarri prettamente militari, tipo «Consorzio», acquistati a seguito della famosa gara del 1912, immagazzinati nei depositi di mobilitazione di Piacenza, Monza, Bologna e Mantova. Si trattava di autocarri con portata di 2500 kg (da non considerare quindi pesanti) da impiegare per le operazioni di autotrasporti d'armata. Si ricorderà come, per poterne avere il maggior numero possibile, essi erano stati acquistati privi di carrozzeria e di accessori, pertanto non erano immediatamente utilizzabili.

Le carrozzerie avrebbero dovuto essere commissionate a ditte specializza-

te ma, per il mancato finanziamento, nel luglio del 1914 il loro approntamento non era ancora iniziato.

I lavori vennero avviati in agosto ma, a causa della modesta capacità dell'organizzazione industriale del tempo, vennero portati a compimento con notevole ritardo.

Per quanto concerne invece le ambulanze, ne vennero commissionate alla Fiat 106 esemplari (con telaio e motore 15 Ter), in grado di trasportare 6 oppure 12 feriti, rispettivamente barellati o seduti.

Lo Stato Maggiore aveva nel frattempo ottenuto dal Ministero della Guerra l'autorizzazione all'impiego di mezzi a motore per le esigenze di trasporto relative ai servizi generali di tutto l'Esercito. Alla luce di ciò, neppure il gettito della requisizione di automezzi pesanti fu più sufficiente a coprire la necessità di mobilitazione generale, che prevedeva 14 corpi d'armata, per un totale di 35 divisioni di fanteria e 4 di cavalleria.

L'evolversi della dottrina nel settore aveva inoltre evidenziato la necessità di disporre di autocarri medi da impiegare in zona d'Intendenza, ma la requisizione non forniva un gettito sufficiente di questo tipo di automezzo, poco richiesto dal mercato e perciò trascurato dall'industria privata.

Giova chiarire che la necessità di disporre di autocarri medi, di peso non superiore ai 25 quintali, derivava dalla capacità dei ponti militari d'equipaggio in dotazione all'Esercito. Questa capacità era rapportata al peso dei carri a trazione animale già in dotazione alle unità, non certo al traffico veicolare che stava prendendo piede con l'avvento dell'autotrazione.

Ne derivò che, anziché adeguare i ponti al peso dei veicoli circolanti, venne adottata la soluzione opposta. Se può sembrare incomprensibile un tal modo di operare, occorre riportarsi a quelle che erano le prospettive di guerra del momento. Non si immaginava infatti un impiego del veicolo in zone vaste come quelle che si sarebbero poi presentate e si era sempre del parere che i trasporti più avanzati sarebbero stati ancora affidati al traino animale.

Frattanto, venne sentita l'esigenza di trasportare anche le munizioni su autocarri, e non più a mezzo di traino animale, allo scopo di assicurare il rifornimento celere di un materiale tanto prezioso per il combattente. Furono così costituite le «Sezioni Munizioni» su 8 autocarri ciascuna, con conseguente aumento della necessità di mezzi.

Per la sommatoria di questi fattori, dall'agosto 1914 al maggio 1915 furono acquistati dall'industria 2400 esemplari, comprese le 106 ambulanze anzidette, ripartire nei modelli: Fiat 18 M, 15 Ter, 17 A, 18 C, 18 P, 18 BL, Zust da 38 HP, Isotta Fraschini, Spa 9000 C e 8000 C da 35 e 30 HP, Itala tipo V.

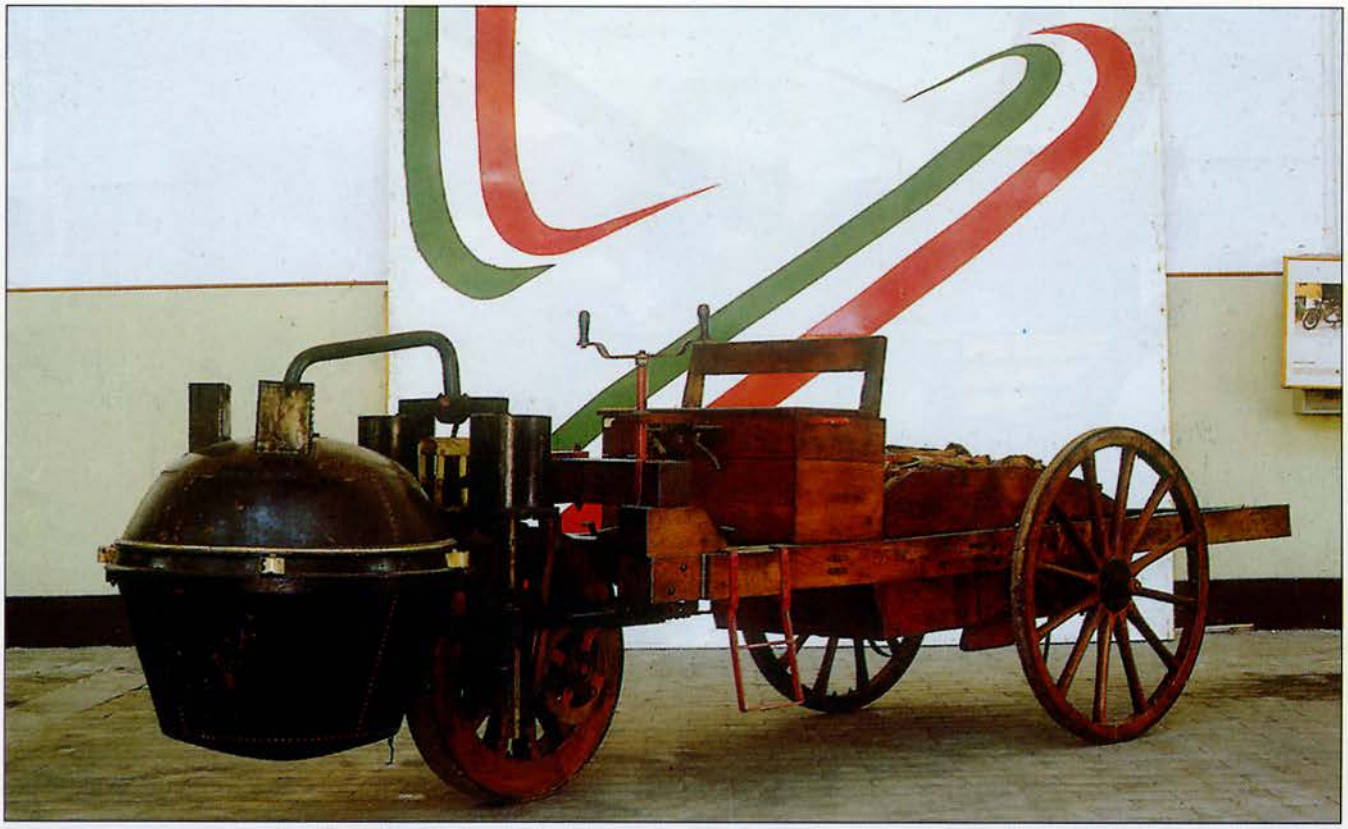
Quantitativamente, 1677 provenivano dalla Fiat; i rimanenti dalla Isotta Fraschini (298), Itala (120), Spa (195), Zust (100).

Lo Stato Maggiore provvide quindi ad una classificazione degli autocarri, che vennero distinti in leggeri, medi e pesanti, fissandone le seguenti caratteristiche costruttive:

– autocarri leggeri (portata kg 1500)
- elevata velocità;
- pneumatici posteriori gemelli;
- motore monoblocco a 4 tempi e 4 cilindri;
- potenza di 30 HP a 1500 giri;
- trasmissione a cardano;
- spazio carrozzabile m. 3,30;
- passo m. 3,00;
- pendenza massima superabile non inferiore al 16%;
- velocità max almeno 50 km/h;

– autocarri medi (portata kg. 2500)
- motore monoblocco, a 4 tempi e 4 cilindri;
- potenza di circa 30 HP tra i 1000 e i 2000 giri;
- trasmissione a catena;
- spazio carrozzabile m. 3,50;
- passo m. 3,10;
- raggio di svolta m. 5,00;
- pendenza max superabile 16%;
- velocità massima, almeno 20 km/h;
- peso a pieno carico kg 5000, tale cioè da consentire il transito sui ponti d'equipaggio in dotazione;

– autocarri pesanti (portata kg 3500 e peso complessivo di 7-8 ton.);
- motore monoblocco, a 4 cilindri e 4 tempi;
- potenza 35 HP a 1200 giri;
- trasmissione a catena;
- spazio carrozzabile m. 4,40;
- passo m. 3,65;
- pendenza max superabile 16%;
- velocità max: almeno 25 km/h;
- ruote di acciaio fuso con gomme piene, posteriormente doppie;
- peso a pieno carico kg 7200.



Ha poco a che vedere con il Corpo Automobilistico, ma rappresenta una pietra miliare, il punto di partenza dell'odierno sistema dei trasporti. È il Carro da Trasporto a Vapore di Cugnot, del 1769 (ricostruito ed esposto presso il Museo Storico della Motorizzazione Militare, a Roma). Fu il primo veicolo «automobile», cioè non azionato da trazione animale. Ebbe origine militare: il progetto venne presentato al Ministro della Guerra di Francia, con il patrocinio del generale Grebeauval. La Rivoluzione bloccò il progetto e l'invenzione venne dimenticata. Era dotato di tre ruote, e l'apparato motore era costituito da una caldaia da cui il vapore veniva prelevato attraverso un tubo di rame e immesso in due cilindri verticali affiancati.

Carro a Vapore De Dion-Buton, del 1898. Era equipaggiato con un motore a vapore a 2 cilindri, che erogava una potenza di 50 CV. Con esso, e con un secondo veicolo similare (ma da 30 CV) acquistato a breve distanza di tempo, la Motorizzazione Militare poggia un piede nel XIX secolo.

Fiat HP 3 1/2, del 1899. È il primo veicolo costruito dalla Casa torinese. Fu un grande successo personale del Senatore Agnelli, che riusciva a produrre una vettura pochi mesi dopo la costituzione della società; una vettura che tuttavia non poteva ancora reggere il confronto con quelle contemporanee di altre Case straniere. Aveva un motore di 679 cc, e raggiungeva i 35 km/h.

Fiat «Mod. 4», del 1910. Era dotata di un motore di 5699 cc, a 4 cilindri, erogante una potenza di 45 CV. È notevole l'importanza storica di questa vettura: si tratta infatti del mezzo usato da Vittorio Emanuele Terzo per le sue quotidiane visite al fronte nel corso della Prima Guerra Mondiale; visite che gli permettevano il costante contatto con le truppe e che gli meritarono l'affettuoso e lusinghiero titolo di «Re Soldato».

Ambulanza Fiat «tipo 2 E», del 1910. Derivava dalla Fiat «Tipo 2» civile, aveva un motore di 2600 cc, e raggiungeva una velocità di 55 km/h. Fu uno dei primi veicoli impiegati in operazioni belliche, a cominciare dalla Campagna di Libia per continuare in tutta la Prima Guerra Mondiale.

Tra i più gloriosi capisaldi del motorismo militare, c'è la Fiat 15 Ter, del 1911. Derivata dalla 15 bis, fu in assoluto il primo veicolo impiegato nel corso di un combattimento, nella Battaglia di Zanzur, l'8 giugno 1912.

Pari, se non superiore a quella della 15 Ter, è la gloria che circonda il mitico Fiat 18 BL, del 1914. Protagonista di leggendarie imprese nel corso della Grande Guerra, fornì prestazioni tali da fargli trovare largo impiego su vari teatri della Seconda Guerra Mondiale. Basterà, per tutti, un aneddoto: quando gli Americani, nel giugno del '43, sbarcarono a Lampedusa, trovarono tutto il parco macchine dell'isola messo fuori uso dai guasti e dagli effetti della salsedine. Unici automezzi ancora marcianti... 4 Fiat 18 BL (!)

Fiat 18 BLR, del 1915. «R» sta per «rinforzato», e il veicolo rappresenta soltanto una evoluzione del precedente, di cui montava lo stesso motore. Ne differiva per le balestre più robuste, ruote di minor diametro e un nuovo demoltiplicatore della trasmissione, accorgimenti che gli consentivano una maggiore portata: 4 tonn. contro 3,5.

Fiat 18 P, del 1915.
Più piccolo, meno ingombrante, e perciò più agile del 18 BL, era particolarmente adatto per servizi in montagna.

Tra i mezzi di locomozione impiegati nel corso della Prima Guerra Mondiale non vanno dimenticate le biciclette, usate soprattutto dai Bersaglieri e dai Volontari Ciclisti, che spesso effettuarono grandi manovre in cooperazione. Nell'immagine: una «Pieghevole Bianchi», del 1912.

Tra i veicoli a due ruote che percorsero i campi della Prima Guerra Mondiale, vi fu la motocicletta «Frera 500 2 CV», del 1916. Fu una moto, tuttavia, che non ebbe fortuna eccessiva, a causa della scarsa potenza, del telaio troppo rigido e della trasmissione a cinghia; fattori che la rendevano poco pratica su terreni sconnessi.

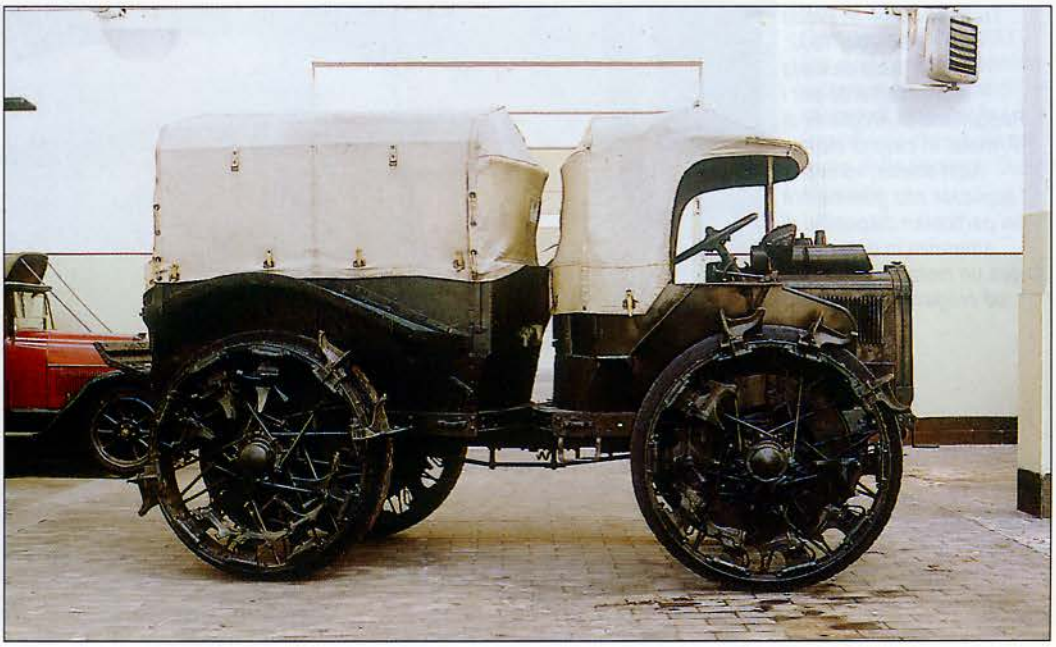
I veicoli a traino animale e quelli a trazione meccanica, benché destinati a una progressiva decadenza (i primi) e a un sempre più accentuato predominio (i secondi) convissero a lungo insieme.
Nella foto: una Carretta da Battaglione, del 1912.

Il Carro Bagaglio, del 1916, rappresenta in assoluto l'ultimo mezzo dell'Esercito concepito e realizzato per il traino animale.

Un problema che si delineò presto e in rilevante misura nel corso della Prima Guerra Mondiale, fu quello del traino dei grossi calibri di artiglieria. Varie Case (Fiat, Pavesi-Tolotti, Soller) proposero e realizzarono diversi modelli di trattrici. Notevole successo raccolse la Trattrice Fiat «20 B» (nella foto) in quanto, oltre a possedere elevata capacità di carico (40 quintali, pari perciò a un 18 BLR) era anche in grado di rimorchiare 25 tonn. su pendenze del 15%.

Anche la Ansaldo, di Genova, una delle maggiori industrie metalmeccaniche dell'epoca, si dedicò alla costruzione di automobili nel periodo tra le due guerre, destinando a tale scopo il suo stabilimento di Torino. Nella foto, una «4C» torpedo, del 1925, che rappresenta forse il massimo livello raggiunto da questa fabbrica. Aveva una cilindrata di 1846 cc, con una potenza di 35 CV.

Trattore Pavesi «P4/100», del 1925. Fu un veicolo avveniristico, per l'epoca. La trazione era totale, ed era completamente snodabile tra le parti anteriore e posteriore. Le «palette» di cui erano munite le ruote erano ribaltabili in caso di terreno fangoso. La cilindrata era di 4724 cc, la sua potenza di 52 CV.



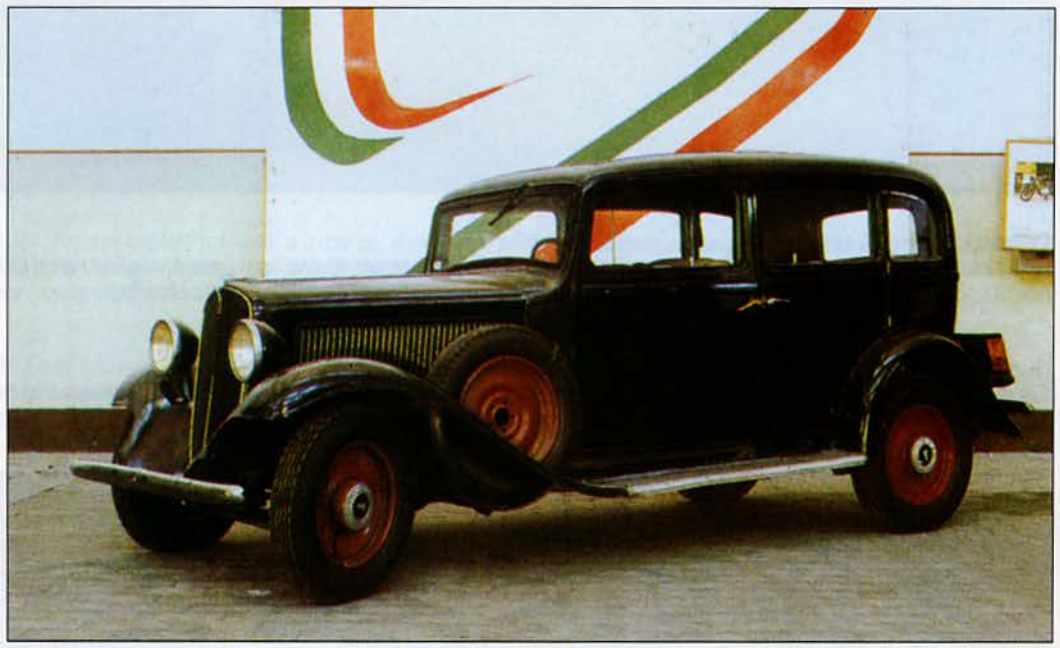
Autobus SPA «25 C 10», del 1926. Si tratta della versione definitiva di un lotto di vetture denominate «autospeciali», costruite su specifiche ben precise, a seconda dell'impiego cui erano destinate.

Trattore S.A. Motomeccanica «Balilla Tipo 1», del 1932 Si trattava di un piccolo trattore realizzato sul modello di quelli agricoli, ma di potenza notevolmente superiore. Era utilizzato per lo spostamento di piccoli pezzi di artiglieria, o di materiali ruotati all'interno delle caserme.

Trattrice Pesante Breda «32», del 1932. Era stata studiata espressamente per i Reggimenti di Artiglieria di Armata. In caso di marcia fuori strada, venivano applicate alla gommatura dei particolari dispositivi di aderenza in dotazione. Aveva un motore di 8000 cc, ed erogava una potenza di 84 CV.

Autocarretta 0M 32, del 1932. Uno strano veicolo, ideato e realizzato per sostituire il mulo su percorsi di montagna, e «il mulo» fu appunto il soprannome che le venne affibbiato. In dotazione a specifici Autoreparti, fornì stupefacenti prestazioni nel corso della Guerra d'Africa, nonostante l'irrazionale impiego su distanze troppo lunghe.

Fiat 518 «Ardita», del 1933 Per certi versi sorella maggiore della «Balilla» venne prodotta dalla Fiat per la clientela più esigente. Aveva una cilindrata di 1758 cc e raggiungeva i 100 km/h.



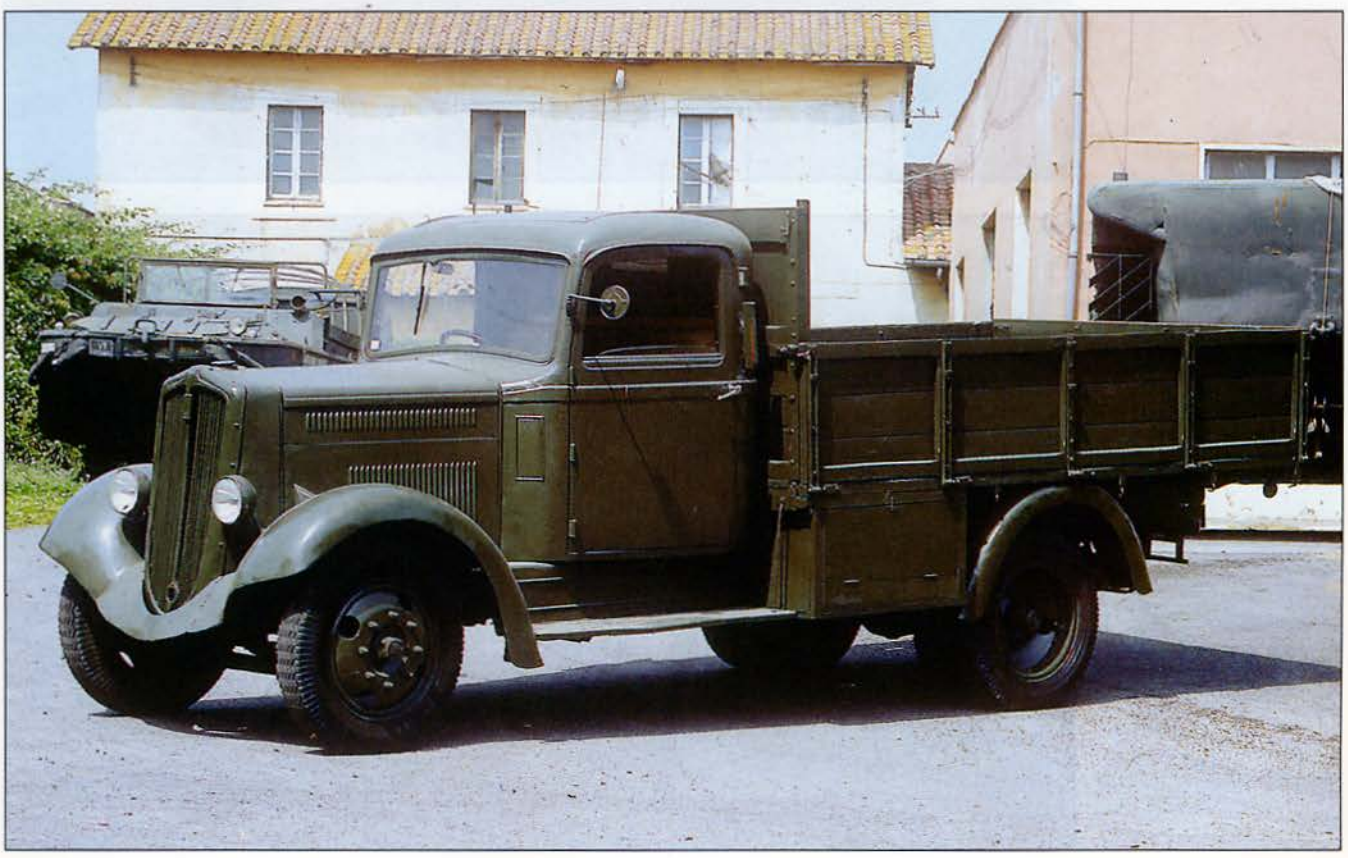
Lancia «Augusta Camioncino», del 1933. Era derivato dall'omonima vettura civile. Dotato di motore di 1196 cc. fu largamente impiegato nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

Ceirano «50 CM», del 1933.
Realizzato con lo scopo di subentrare all'ormai antiquato 18 BL, rimase per diversi anni uno dei migliori mezzi dell'epoca, fornendo eccellenti prestazioni nel corso delle guerre d'Africa, di Spagna, e su ogni fronte della Seconda Guerra Mondiale.

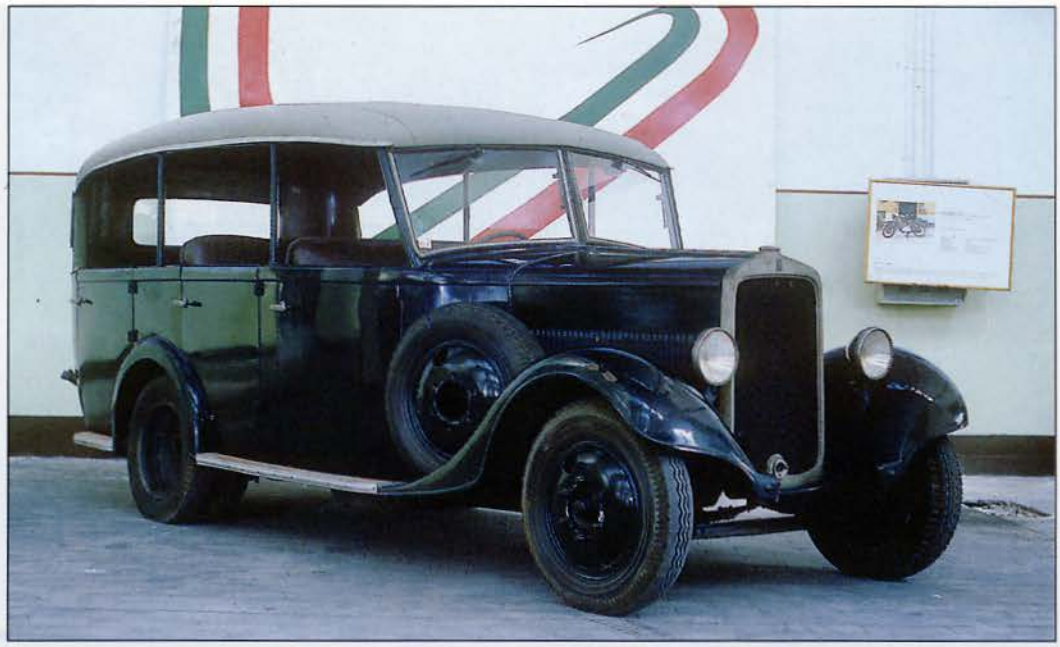
Guzzi 500 CT 17, del 1934.
Era monoposto. Fu una delle prime motociclette a telaio elastico, e venne data in dotazione alla Cavalleria e ai Bersaglieri. Trovò largo impiego nel corso della guerra Italo-Etiopica. Aveva un cambio a 3 marce e raggiungeva i 90 km/h.

Fiat «508 Balilla 4 marce», del 1934. Faceva seguito a quella, a 3 marce, di due anni prima. Sarebbero poi seguite anche le versioni spyder e torpedo. La «Balilla» era stata voluta da Giovanni Agnelli, per dare una vettura comoda ed economica alla famiglia italiana, in un momento in cui una grave crisi mondiale stava bloccando il mercato automobilistico «classico».

Autocarro Fiat «621 N», del 1934. La 621 fu una grande famiglia di automezzi prodotti dal 1929 fino al 1939, mutando la lettera dietro la sigla 621. Il suo impiego, nel corso del secondo conflitto mondiale, fu esteso su tutti i fronti.
Era azionato da un motore diesel da 4580 cc.



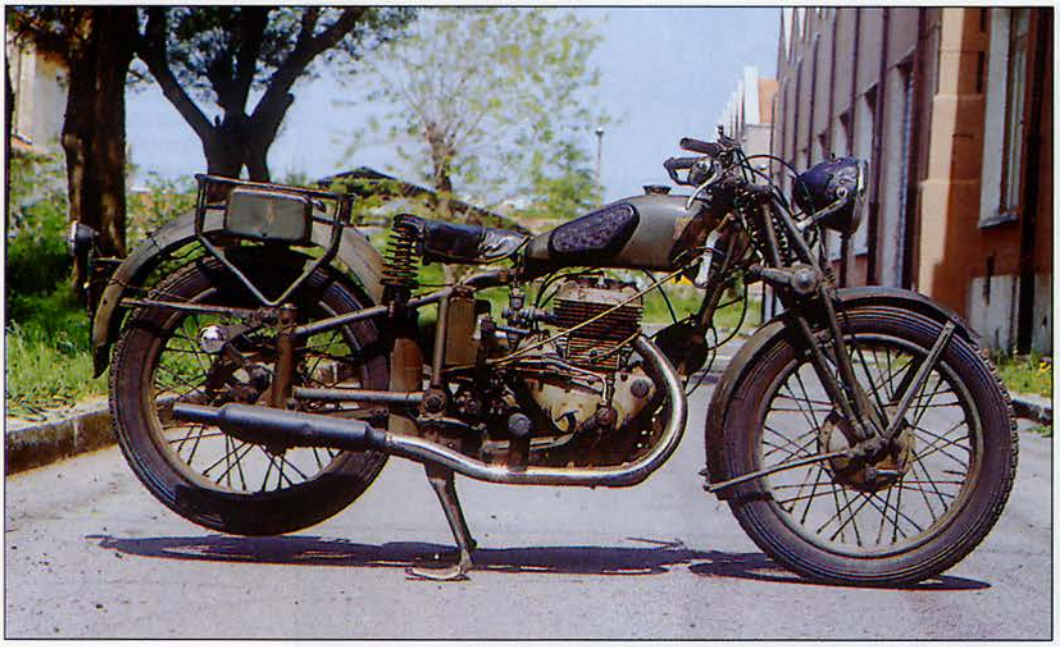
Autobus Fiat «618 CM», del 1934
Era derivato dall'«Ardita». Fu usato dall'Esercito per trasporti di persone su distanze medio/corte. Raggiungeva una velocità non superiore e 65 km/h.



SPA «Dovunque» 35, del 1935.
Era un mezzo modernissimo, per la sua epoca. Poteva trasportare 24 uomini armati ed equipaggiati, e aveva la possibilità di applicare un dispositivo speciale, a cingolo, tra le due coppie di ruote del carrello posteriore. Per facilitare il superamento di ostacoli aveva le due ruote di scorta, una per ogni fiancata, montale in folle, che aiutavano lo scavalcamento.

La famosissima «Topolino» (il cui nome completo è «Fiat 500 A Topolino»), fu la prima vera utilitaria italiana. Fu prodotta dal 1936 al 1948 nelle sue versioni A, B e C. Dotata di motore di 669 cc a 4 cilindri, nel primo tipo raggiungeva una velocità massima di 85 km/h

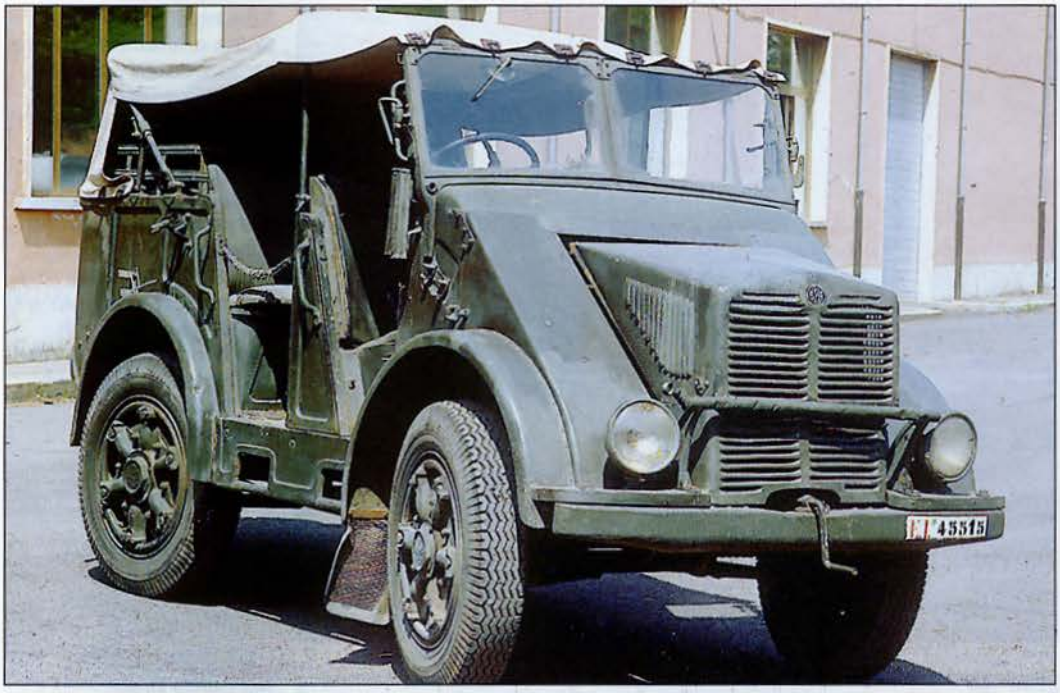
La «Guzzi 500 GTV», del 1935, rappresenta l'evoluzione della «CT 17», sempre della Guzzi, fabbricata l'anno precedente. Nonostante montasse lo stesso motore di 500 cc, sviluppava una potenza nettamente superiore (18,9 CV contro 12) ed era molto più veloce (120 km/h contro 90).



Bianchi 500 M, del 1936. Dotata di telaio elastico, era particolarmente adatta ai percorsi fuori strada, e fu molto apprezzata soprattutto dai bersaglieri che, insieme alla Cavalleria, la ebbero in dotazione. Aveva un cambio a 3 marce ed erogava una potenza di 9 CV.

Nel campo delle autovetture, nel 1936 la Bianchi immetteva sul mercato la «S 9». Era piuttosto solida e non eccessivamente costosa. Aveva una cilindrata di 1452 cc, e una potenza di 42 CV.

La «Fiat 508 C 1100», detta anche «Balilla 1100», venne prodotta in 250 mila esemplari tra il 1937 e il 1939. Aveva una cilindrata di 1089 cc e raggiungeva i 110 km/h.



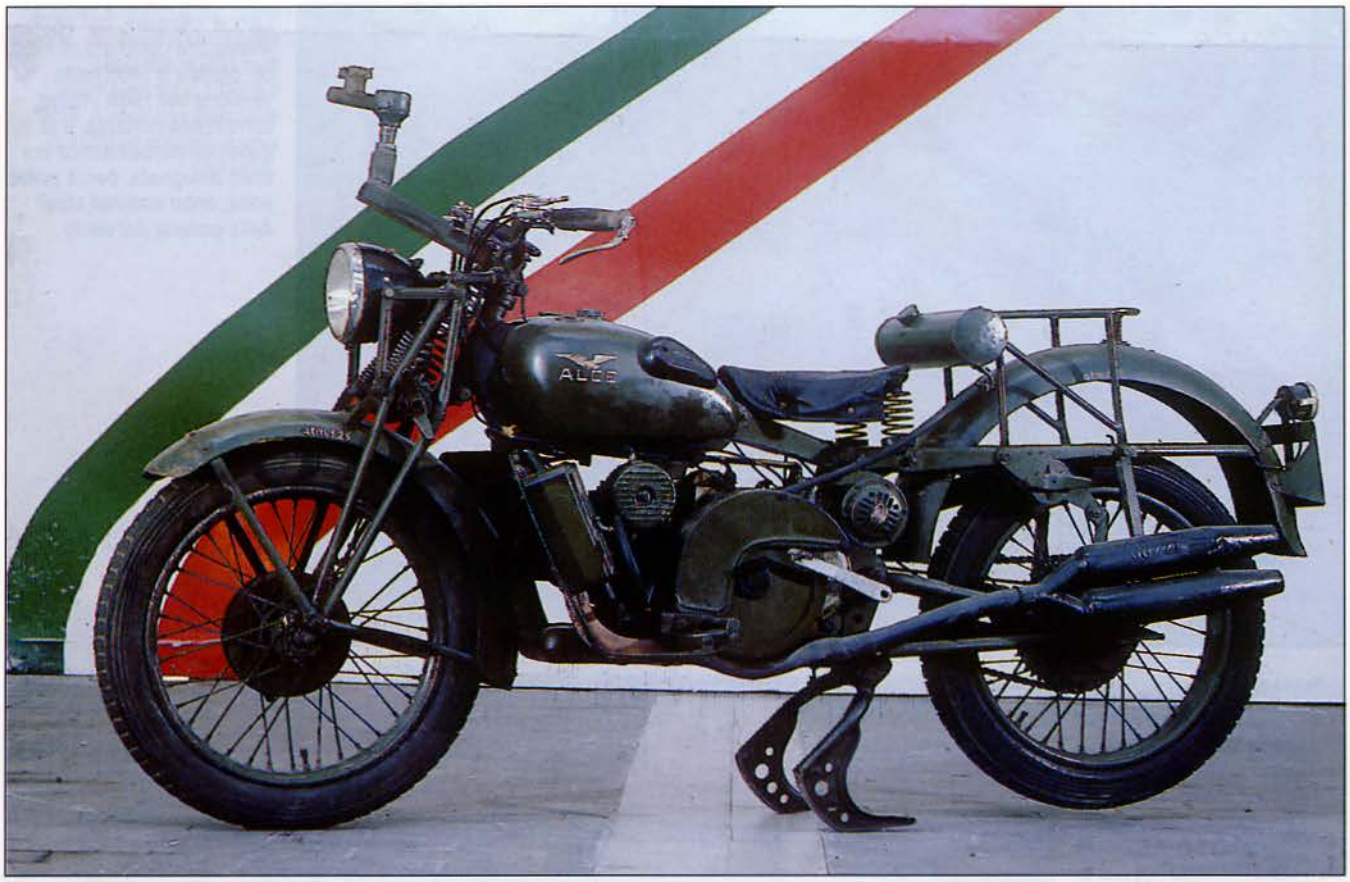
Trattore Leggero BPA «TL 37», del 1937. Venne prodotto in due versioni, che differivano nella carrozzeria e nel disegno frontale. Durante la guerra costituì la dotazione delle divisioni motorizzate e celeri.

Autocarro OM «Titano», del 1937. Era un mezzo di requisizione, e venne largamente usato durante la Seconda Guerra Mondiale. Imponente e dotato di grande capacità di trasporto – ma anche non eccessivamente maneggevole – aveva un motore diesel di ben 11536 cc.

Lancia «Aprilia», del 1937. Aveva una cilindrata di 1351 cc, portata a 1486 nella versione del 1939. Aveva carrozzeria portante, e la sua linea aerodinamica era stata disegnata, per la prima volta, dopo accurati studi nella galleria del vento

SPA «38R», del 1938. Nella sua versione standard (nella foto) era adibito al trasporto di materiali o di 25 uomini, ma sul suo telaio vennero montate anche carrozzerie speciali, quali quelle di autoambulanze, autofficine, autofrigoriferi, ecc.

Lancia «3 RO», del 1938. Seguiva il di poco precedente Lancia RO. Fu un mezzo eccezionale, per l'epoca, e unanimemente considerato il migliore della sua categoria. Di concezione rustica e spartana, ma funzionale, era l'unico mezzo che ancora conservava, alla fine degli anni '30, l'avviamento a manovella. Il suo impiego si prolungò nel tempo, tanto che qualche esemplare era ancora in esercizio agli inizi degli anni '70 eguagliando, sotto il profilo della longevità, il glorioso 18 BL. Per battere il record, occorrerà attendere il CM52.



La «Guzzi Alce», del 1938, è la capostipite di una lunga generazione di motociclette con lo stesso nome che si prolungherà fino agli anni '50. Si trattava di una moto studiata per fini esclusivamente militari.
Il motore, di 500 cc, sviluppava 14 CV.

È il 1939: la guerra sta per accendere i suoi primi fuochi. La Bianchi realizza il «Miles», autocarro medio concepito e realizzato per usi esclusivamente militari (da qui il nome, che si contrappone al «Civis», adibito anche ad usi civili).
Era un mezzo efficiente e potente, e seppe farsi valere anche in condizioni critiche quali quelle della campagna di Russia. La sua produzione tuttavia – non se ne scoprirono mai le ragioni – fu limitata e presto abbandonata.

Nel campo degli autocarri leggeri, il Fiat 15 Ter era quello che più si avvicinava alle caratteristiche richieste dallo Stato Maggiore, ed aveva già fornito ottime prove nel corso della campagna di Libia. Basterà, a suo vanto, riferire che esso avrebbe più tardi effettuato trasporti di munizioni fino a immediato contatto con le truppe, non solo in Italia, ma anche sul fronte francese; questo, a smentire quanto, proprio nello stesso tempo, dichiarava un «Project de transports automobiles», documento secondo il quale l'uso dei «camions» avrebbe dovuto essere limitato alle zone di pianura «dato che la potenza degli autocarri non consentiva il loro agevole servizio su strade di montagna». Non avevano fatto i conti, i nostri cari «cugini» e vicini, con la 15 Ter!

Il *Fiat 18 BL*, già collaudato con successo, rispondeva invece a tutti i requisiti richiesti per gli automezzi pesanti.

Questi i suoi dati caratteristici:

Motore	a benzina, 4 tempi
Cilindri	4
Cilindrata	5650 cc
Potenza	40 HP
Portata utile	3500 kg
Velocità	25 km/h
Pendenza superabile	16%
Cambio	4 marce + RM
Sospensioni	a balestra

Il *18 BLR* (rinforzato) presentava, rispetto al precedente modello, balestre più robuste, ruote di minor diametro, trasmissione maggiormente demoltiplicata e, di conseguenza, maggiore capacità di carico (4000 kg).

A questi 2400 autocarri si sommavano quelli provenienti da requisizione, che diedero notevoli problemi, trattandosi in prevalenza di modelli di produzione estera, con scarsa disponibilità di ricambi sul mercato, e conseguenti tempi lunghi di riparazione.

Gli esiti della requisizione, agli effetti dell'approvvigionamento di autocarri medi e pesanti, furono infatti fallimentari. Spinte dal pressante bisogno, le commissioni requisirono anche automezzi in condizioni di totale degrado, che furono sballottati da un'officina all'altra nel tentativo di rimetterli in sesto, con gravi perdite di tempo e denaro.

Se si aggiunge il fatto che essi appartenevano a ben 60 modelli diversi, di varie nazionalità, e distribuiti in modo promiscuo tra tutte le armate, si potrà ben comprendere l'estrema difficoltà del loro ripristino. Questi problemi non sorsero invece con le autovetture, le motociclette e le motocarrozzette requisite.

Il problema del traino delle bocche da fuoco venne invece risolto con:

– il traino animale, per le artiglierie divisionali o da campagna o di corpo d'armata o pesanti campali;

– l'impiego dei trattori per le artiglierie di medio e grosso calibro.

Nel giugno del 1915 erano disponibili trattrici dei tipi: Fiat Tipo 30, Pavesi-Tolotti tipo A, Soller, mentre erano in fase di avanzata progettazione le Fiat 20 B e Pavesi-Tolotti tipo B.

I dati salienti della *Fiat Tipo 30* erano:

Motore	biblocco a 4 tempi
Cilindri	4
Potenza	60 HP a 1000 giri
Spazio carrozzabile	3,70 m
Passo	3,60 m
Pendenza superabile	20%
Velocità max	15 km/h con ruote, 5 con cingoli
Carico utile	4000 kg
Carico rimorchiabile	15 ton con pendenze del 15%
Peso a pieno carico	11,7 ton
Trasmissione	a catena
Ruote	ant. a gomme piene, post. a cerchioni metallici

La trattrice *Fiat 20 B*, derivata dalla precedente, a fronte di una velocità lievemente inferiore (km/h 12) consentiva traini notevolmente superiori, ottenuti mediante una maggiore demoltiplicazione dei rapporti (40 ton con pendenze del 10%, mentre senza rimorchio superava rampe del 35%).

Ambedue i veicoli erano dotati di verricello.

Le trattrici Pavesi-Tolotti, derivate direttamente da un trattore agricolo e notevolmente meno potenti delle precedenti, presentavano il grande pregio di una estrema manovrabilità, qualità quanto mai utile sulle strade di montagna. I due tipi si differenziavano essenzialmente per il fatto che il *tipo A* poteva solo rimorchiare, mentre il *tipo B* aveva anche una capacità di carico di 3000 kg. Altro elemento di differenziazione era la velocità massima: 4 km/h per la prima, 10 per la seconda.

La *Soller* offriva contemporaneamente possibilità di trasporto e di rimorchio. Interessante e originale il ti-

po di motore adottato: monocilindrico, orizzontale, con stantuffi contrapposti ed unica camera di combustione nella parte centrale del cilindro. Le ruote motrici posteriori potevano essere sostituite da una speciale cingolatura a piastre, particolarmente idonea per il rimorchio delle artiglierie.

Altro problema che aveva travagliato lo Stato Maggiore nel periodo precedente l'inizio delle ostilità, era stato quello dell'approvvigionamento del nuovo «sistema d'arma» costituito dalle autoblindo, per le quali era necessario conciliare la resistenza della corazzatura, implicante maggior peso e conseguente lentezza, con l'agilità e la velocità necessarie per sottrarsi agli attacchi.

Nel 1912 un prototipo venne realizzato dall'Arsenale di Torino, che diede preminenza al primo fattore, cioè la protezione. Contemporaneamente, un altro esemplare veniva presentato dalla ditta Bianchi, che replicava nel 1914-15 con altro modello, entrambi con scarso successo.

Miglior fortuna ebbe l'autoblindata costruita dall'Ansaldo, su telaio Lancia I.Z. Venne adottata dopo alterne fortune e a seguito di positiva sperimentazione, e ne venne ordinata una prima aliquota di 20 esemplari, che andarono a costituire le «Sezioni Autoblindomitragliatrici», su due macchine ciascuna. Aveva le seguenti caratteristiche:

Potenza	35 HP nominali e 60 effettivi;
Velocità	70 kmh
Autonomia	500 km
Peso complessivo	3950 kg in assetto di guerra
Equipaggio	1 ufficiale, 3 serventi, 1 meccanico

corazzatura in acciaio al nichel-cromo, capace di resistere al tiro della fucileria da una distanza di 100 metri;
armamento: 3 mitragliatrici «Maxim» di cui due in torre girevole e una montata su una piccola torretta fissa.

Fra gli automezzi speciali, va ricordato l'acquisto, nello stesso periodo, di 105 autofotoelettriche e 11 autoradiotelegrafiche.

Le prime vennero realizzate sistemando, su un autotelaio Fiat 15 ter allungato, il gruppo fotoelettrico realizzato dalla Galileo di Firenze. La parte anteriore del veicolo era riservata al personale; nella parte posteriore era installato il proiettore, che all'occorrenza poteva essere deposto a terra e trasportato, su apposito carrello, fino a una distanza di 200 metri, rimanendo collegato al veicolo mediante un cavo attraverso il quale poteva essere azionato.

Anche le autoradiotelegrafiche erano montate su Fiat 15 ter, opportunamente adattato per l'applicazione di apparecchi radiotelegrafici da 15 kw e l'alloggiamento del personale ad essi preposto.

Gli autocarri per battaglioni ciclisti erano automezzi speciali assegnati ai drappelli automobilisti dei suddetti battaglioni, organi che vennero appositamente costituiti nel 1914. Avevano cassoni speciali per renderli idonei al trasporto di biciclette, dell'armamento e delle dotazioni dei bersaglieri, ma dopo i primi mesi di guerra, e con l'adozione delle biciclette Bianchi pieghevoli, le carrozzerie originali vennero abolite, e sostituite con comuni cassoni degli autocarri leggeri.

Largamente impiegati, infine, per le comunicazioni celeri, in tutto l'arco del conflitto, furono i motocicli; tra i più diffusi, il *Bianchi tipo A*, il *Motosacoche*, con motore da 1/4 di HP, il *Motorève*, con motore da 2 HP, e il *Frera*, in dotazione ai reparti bersaglieri ciclisti. Quest'ultimo presentava i seguenti connotati:

Motore a benzina	4 tempi
Cilindri	1
Cilindrata	500 cc
Potenza	2 HP
Velocità max	45 km/h

La consegna dei 2400 mezzi, da parte delle ditte, venne completata alla fine del 1915, e coincise con il definitivo abbandono delle ruote con cerchioni metallici e l'adozione di gomme piene. Il mutamento delle alleanze aveva infatti consentito l'importazione di gomme d'oltreoceano; ma il nuovo orientamento politico provocò notevoli ostacoli nell'approntamento dei mezzi. Le ditte utilizzavano infatti semilavorati provenienti da ditte straniere, tra le quali alcune fabbriche tedesche, che naturalmente interruppero totalmente le forniture. Quelle francesi, a loro volta, avevano già chiuso i rapporti con lo scoppio del conflitto (l'Italia era, sulla carta, un paese nemico) e non li ripresero che alla fine della neutralità, quando

l'Italia aveva fatto la sua scelta di campo.

La validità del mezzo meccanico per le esigenze più disparate, con il procedere delle operazioni e l'ingigantirsi delle necessità, costrinsero l'Esercito a un notevolissimo sforzo, tendente ad aumentare le proprie possibilità nello specifico campo dei trasporti per via ordinaria. Per tale ragione, il parco veicoli assunse sempre maggiori proporzioni. Il seguente specchio ci fornirà la misura della progressione di questa disponibilità di veicoli, indice del costante, enorme sforzo effettuato dalla Nazione per tutto l'arco del conflitto, che fu certamente uno dei fattori determinanti per la vittoria.

	Maggio 1915	Giugno 1916	Giugno 1917	4 nov. 1918
Autovetture	400	930	1.460	2.500
Autocarri ambulanze ed autobus	3.400	8.100	15.700	28.000
Trattrici	150	400	830	1.200
Motocicli	1.100	3.000	5.200	6.000
Totale	5.050	12.430	23.190	37.700

Dei 37.700 automotoveicoli che hanno «fatto» la Prima Guerra Mondiale, gran parte erano appartenenti alle marche e modelli di cui abbiamo illustrato le caratteristiche, ma non possiamo ignorare quanti altri tennero loro compagnia, e con essi operarono, sull'Isonzo, sul Tagliamento, sul Piave, sulla Bainsizza, sul Grappa, sul Montello. Elencarli, uno ad uno, ridurrebbe questo testo a un freddo e arido elenco di nomi e di cifre. Ci limiteremo a fornire, in un ristretto e sintetico specchio, a confronto, i dati di alcuni di essi, non per gusto di puro esercizio matematico, ma per fornire a chi ci segue una più completa chiave di lettura degli avvenimenti. In parole povere: sapendo che in una data stagione, in presenza di determinate situazioni operative, una certa colonna si è mossa da un punto A verso un punto B, utilizzando automezzi di un determinato modello, ci sarà più agevole cogliere i rischi e le difficoltà dell'impresa, se conosciamo quali erano le capacità, le prestazioni e i limiti di questi automezzi.

	Zust	Spa 8000 C	Fiat 18 P
Cilindrata in cc	4.941	5.666	4.398
Potenza in HP	38	35	40
Portata utile in kg	4.000	–	2.500
Velocità in km/h	45	–	22

Da segnalare quanto avvenne, sul finire del conflitto, nell'ambito della cooperazione interalleata.

In ottobre, a Parigi, un apposito comitato aveva definito la specie e la portata degli impegni che ogni nazione assumeva nei confronti delle altre, in fatto di forniture automobilistiche. In particolare, per quanto riguarda l'Italia, essa si impegnava a fornire, entro il 1919, attraverso la Fiat, circa 16 mila autocarri: in cambio avrebbe ricevuto materie prime e alcune serie di sottocomplessivi. Questo, in previsione di un prolungamento del conflitto nell'anno successivo.

La portata dell'impegno assunto dall'Italia induce a riflettere su quale fosse stato l'impulso dato all'industria italiana dalle commesse belliche: non solo alla Fiat – che nell'arco del conflitto aveva prodotto ben 50 mila veicoli, dei quali 20 mila per gli alleati – ma anche alla Magneti Marelli, alla Pirelli, alla Galileo, e altre ditte minori che vivevano di indotto.

Il Dopoguerra

Con la conclusione delle operazioni belliche, vennero adottati tutti quei provvedimenti atti a ripristinare i veicoli inefficienti ed alienare quelli esuberanti per il tempo di pace.

Allo scopo di limitare al massimo la tipologia dei veicoli da adottare, vennero ritenuti idonei, tra gli autocarri, soltanto i Fiat 18 BL, 18 BLR, 18 P e 15 Ter, gli Spa 9000 C, 8000 e 6000, e gli Isotta Fraschini tipo 17; fra le trattrici, le Fiat tipo 20 e le Pavesi-Tolotti tipo B. Per conseguenza, le varie officine militari avrebbero potuto limitare le proprie attrezzature a quelle necessarie alla sola riparazione dei suddetti mezzi.

Per effettuare le riparazioni dei veicoli inefficienti, e per smaltire le esuberanze, da una parte si fece ampio ricorso all'industria civile, dall'altra vennero trattenuti in servizio, congedandoli in ritardo rispetto a quelli delle armi, i militari meccanici.

Vennero allestiti dei capienti «campi di concentramento» in varie località

del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, presso i quali vennero fatti affluire sia i mezzi da riparare e reimpiegare, sia quelli di prevista alienazione. Questi campi di concentramento risultarono ben presto sovraffollati sicché, allo scopo di decongestionarli, vennero nominate delle apposite commissioni le quali, dando immediato avvio allo smaltimento dei mezzi in esubero e reimmettendoli perciò nel circuito delle attività produttive civili, diedero un certo impulso alla ripresa dell'economia nazionale.

I mezzi da riparare vennero invece assegnati, parte alle officine militari, parte a quelle civili, soprattutto a quelle che, avendo lavorato negli anni di guerra per l'approntamento di materiale bellico, stavano ora operando una radicale riconversione degli impianti, e per questo avevano forte necessità di commesse di lavoro.

Sulle prime venne adottato il metodo della lavorazione per lotti, concordando di volta in volta il compenso per la riparazione di ogni singolo mezzo. Successivamente, con la ripresa delle attività lavorative di pace, diminuirono le richieste di appalti da parte delle ditte civili, e vennero adottati altri sistemi, quale quello di un particolare contratto-permuta, in base al quale le officine riparavano una certa aliquota di veicoli di un lotto, trattenendo la parte rimanente a titolo di compenso.

A otto mesi dalla fine del conflitto, il parco veicoli risultava pressoché dimezzato (16 mila autoveicoli e 2 mila motomezzi contro, rispettivamente, 32 mila e 6 mila). Va anche precisato, ad onor del vero, che un buon tre quarti dei veicoli mancanti erano parcati presso i campi di concentramento in attesa di alienazione, o di riparazione.

Restava ancora in sospeso la commessa dei 40 mila veicoli e 1.400 carri armati commissionati alla Fiat in base agli accordi interalleati, in previsione di una prosecuzione della guerra nel 1919: dietro pagamento di una lieve penale, essi vennero ridotti rispettivamente a 3.000 e 100.

Avviato il riordinamento del parco automobilistico dell'Esercito, lo Stato Maggiore si trovò a dover risolvere un'altra importante questione, nata dall'esigenza di disporre di uno speciale trattore idoneo al traino delle artiglierie pesanti campali.

Durante la guerra, a tale scopo erano stati adibiti gli autocarri Fiat 18 BL e BLR. Si era trattato comunque di una soluzione di ripiego che non poteva essere valida a carattere permanente in un settore così importante. Pertanto, allo scopo di risolvere la questione, era necessario reperire un trattore specifico che avesse caratteristiche di impiego capaci di soddisfare le esigenze dei reparti di artiglieria.

Fu questo il primo sintomo di ripresa della produzione automobilistica militare, con il concorso dell'industria nazionale ormai in grado di soddisfare le esigenze del momento.

Il 3 aprile 1923, il Ministero della Guerra bandì un concorso per l'allestimento di un trattore ad aderenza totale per il traino delle artiglierie: le industrie automobilistiche nazionali furono invitate a presentare, entro un anno dalla fine del bando, un prototipo di trattore per le artiglierie pesanti campali con possibilità di essere impiegato su terreno vario. Questo speciale veicolo non doveva superare i 4000 kg di peso totale con un carico utile di 2000 kg ed in più un peso rimorchiabile di 3.000 kg.

Un anno dopo, ed esattamente il 26 giugno 1924, una delle ditte italiane partecipanti al concorso, la «Motomeccanica» di Milano, presentò due esemplari di trattori.

Uno di essi, realizzato su progetto dell'Ing. Pavesi, fu dichiarato vincitore del concorso, per cui ne vennero commissionati 45 esemplari.

Tra il 1925 e il 1926, la sperimentazione del trattore Pavesi venne affidata, in maniera continuativa, ad alcuni reggimenti di artiglieria pesante campale. A seguito dei positivi risultati delle prove, fu deciso l'approvvigionamento di ulteriori 100 esemplari del mezzo.

Trattandosi di una commessa di notevole consistenza, lo Stato Maggiore decise di affidare la produzione ad una fabbrica automobilistica che desse garanzie massime di produttività sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo. La scelta cadde sulla Fiat, che diede subito inizio all'allestimento del trattore, interessando allo scopo le officine Spa. Il trattore venne denominato *modello 26*, e differiva dal modello precedente della Motomeccanica per la maggior potenza del motore e per una diversa struttura del cambio di velocità. Il mezzo venne ancora modificato nel 1930, assumendo la denominazione di *mod. 30*, e divenendo in se-

guito il trattore per antonomasia delle artiglierie pesanti campali.

Risolto il problema dei trattori pesanti campali, il Ministero della Guerra stabilì un programma di massima per la fornitura all'Esercito di automezzi di nuova costruzione. Questi vennero ripartiti in due grandi categorie:

– autoveicoli di impiego esclusivamente militare (trattori, autoblindomitragliatrici da combattimento, ambulanze, carri officina, ecc.);

– autoveicoli di uso generale, in particolare autocarri, che dovevano possedere requisiti richiesti sia dai trasporti militari che da quelli civili.

Per i primi, gli ordinativi passati all'industria automobilistica avrebbero dovuto soddisfare le esigenze del tempo di pace e di guerra, oltre a costituire le scorte di magazzino.

Per quelli destinati all'uso generale, fu necessario indirizzare la produzione delle ditte verso tipi che rispondessero alle esigenze civili, ma che nel contempo avessero caratteristiche tali da consentire il loro impiego anche in campo militare. Fu per questo che, su richiesta dello Stato Maggiore, l'industria civile prese in esame la possibilità di realizzare un nuovo veicolo che sostituisse quelli in dotazione all'Esercito, ormai di superata concezione tecnica.

Il primo automezzo preso in considerazione per la sostituzione fu l'ambulanza, realizzata fino ad allora su autotelaio 15 ter. Stabilite le caratteristiche del nuovo autotelaio, si cercò di utilizzarne uno già prodotto in serie per l'uso civile. La scelta cadde sul tipo *Spa 25 C/10*, già normalmente prodotto. Ottenuta l'autorizzazione dal Ministero, venne richiesta alla Fiat la fornitura di un primo lotto sperimentale.

Riprendeva così, nel 1924, da parte dell'industria nazionale, la fornitura di nuovi mezzi automobilistici per l'Esercito. L'autotelaio Spa 25 C/10, per le sue ottime caratteristiche, fu omologato e divenne il nuovo tipo regolamentare di autocarro militare leggero con portata utile di 1.800 kg. e peso a pieno carico di 4.300 kg.

Oltre all'automezzo leggero, il Ministero commissionò anche un nuovo tipo di autocarro pesante di peso totale non superiore alle 9 tonnellate, peso sempre condizionato dalla capacità dei ponti militari.

Le ditte Spa e Ceirano proposero ciascuna un loro autocarro di normale produzione, rispettivamente lo Spa 30 e il Ceirano 50. Dopo le previste regolamentari prove, la scelta cadde sul *Ceirano 50*, che venne così ad essere l'autocarro pesante dell'Esercito Italiano.

Lo stesso Ceirano 50, individuabile con la sigla CMA, venne modificato per il trasporto delle artiglierie contraeree. Esso aveva le seguenti caratteristiche:

Motore	4 cilindri, a benzina
Cilindrata	4712 cc
Potenza	53 HP
Portata	5000 kg
Velocità max	25 km/h
Pendenza superabile	22%

L'ultima fornitura militare dell'industria privata, che chiudeva il primo decennio del dopoguerra, fu quella relativa ad un autocarro da montagna impiegabile su mulattiere e in grado di portarsi a quote elevate, per il trasporto dei rifornimenti alle unità alpine.

A tal proposito, nel 1927 venne indetto un concorso tra le ditte automobilistiche italiane. Il mezzo che più di ogni altro si rivelò aderente alle caratteristiche richieste, venne realizzato dalla ditta Ansaldo Automobili, nel 1928, su progetto dell'ing. Cesare Cappa. Si trattava di un'autocarretta che, omologata nel 1932, ebbe appunto la denominazione di *Autocarretta mod. 32*. Essa fu prodotta in serie dalla OM di Brescia e non dall'Ansaldo, avendo quest'ultima, a quell'epoca, cessato la propria attività di produzione automobilistica.

Nel 1929, in Piemonte, nell'alta Val Varaita, lo Stato Maggiore fece partecipare alle manovre annuali il maggior numero possibile dei nuovi automezzi adottati dall'Esercito, con il preciso scopo di accertare la loro idoneità allo svolgimento dei compiti previsti. I risultati furono eccellenti.

Di particolare importanza fu il risultato conseguito da un prototipo di autocarro Isotta Fraschini sul quale era montato un motore M.A.N. ad iniezione di gasolio. Si trattava in pratica di una delle prime applicazioni pratiche di motori a ciclo diesel per l'autotrazione. La sperimentazione dimostrò la convenienza di impiegare questo sistema di motopropulsione per l'automobilismo pesante, non solo in campo militare, ma anche civile.

La prima fornitura di 100 autocarri militari *Fiat 633 NM* con motore diesel fu commissionata alla Fiat, e rappresentava l'avvio all'impiego, su vasta

scala, di questo nuovo tipo di motore destinato ad affiancare, con pari successo, quello a benzina.

I primi carri armati

Nel corso della guerra, l'Esercito Italiano aveva dedicato attenzione e interesse all'apparizione di questo nuovo mezzo bellico sui fronti alleati.

Nel 1917, dopo lunga trattativa, il governo francese acconsentì alla cessione di un carro Schneider che venne sperimentato sui terreni accidentati del fronte carsico. Dati i soddisfacenti risultati conseguiti, lo Stato Maggiore avanzò richiesta alla Francia per la cessione di un certo numero di carri di quel tipo. La trattativa però non sortì alcun esito, e neppure fu possibile allestire in Italia il nuovo mezzo. La Fiat tentò infatti la costruzione di due prototipi di carro pesante (tipo 2000) che non uscirono mai dalla fase sperimentale. Essi avevano le seguenti caratteristiche:

Peso	40 ton.
Velocità	6 km/h
Potenza	250 HP
Armamento:	un cannone da 65 mm in torretta girevole e 7 mitragliatrici
Equipaggio	10 uomini.

I difetti che ne sconsigliarono l'omologazione non erano pochi né lievi:

– non idoneità al movimento su terreni di tipo particolarmente vario;

– sagoma eccessivamente visibile;

– velocità insufficiente;

– cingolatura di dimensione troppo ridotta;

– sistemazione difettosa degli apparati d'armamento.

Nel 1918 tuttavia, a seguito della sperimentazione positiva di un carro progettato dalla Renault, lo Stato Maggiore aveva deciso di commissionare alla Fiat l'allestimento di 1400 esemplari di quel carro. La società italiana avrebbe dovuto produrlo con la denominazione di Fiat 3000 - mod. 21, con la collaborazione delle società Breda ed Ansaldo, rispettivamente per la parte armamento e per alcuni particolari dello scafo del mezzo. L'armamento consisteva in due mitragliatrici accoppiate del tipo aviazione ed il carro raggiungeva un peso, a pieno carico, di 5,5 tonnellate.

La fine delle ostilità portò all'annullamento dell'ordinativo, che venne ridotto a soli 100 esemplari.

Durante le manovre del 1929, i risultati forniti da questi carri non furono pari alle aspettative, e non fornirono le positive prestazioni dei carri Renault dai quali essi derivavano. La loro mole era tale da non consentire un agevole movimento in zone elevate. Dal momento che la zona di esercitazione (ricordiamo, alta Val Varaita) presentava le stesse caratteristiche delle nostre frontiere terrestri, lo Stato Maggiore giunse alla conclusione che occorreva disporre di un nuovo tipo di carro con dimensioni più ridotte.

L'Esercito inglese aveva per parte sua risolto il problema della manovrabilità con la realizzazione di un piccolo carro armato tipo Carden-Lloyd. Le ottime prestazioni di questo mezzo spinsero il Ministero della Guerra a richiederne una fornitura di 25 esemplari. Questi veicoli vennero denominati *Carro Veloce 29*, e furono gli unici carri da combattimento acquistati all'estero. Le loro caratteristiche principali erano le seguenti:

Peso complessivo	1500 kg
Velocità max	40 km/h
Ingombro trasversale	1,50 m circa

Subito dopo, venne dato incarico alla ditta Ansaldo-Fossati di realizzare un carro con caratteristiche simili a quello inglese. Nacque così il *Carro Veloce 33*, di costruzione interamente italiana, omologato nel 1933. Le caratteristiche di questo nuovo mezzo da combattimento, particolarmente adatto alla difesa mobile della nostra frontiera montana, erano:

Peso	3200 kg
Cilindrata	2746 cc
Ingombro trasversale	1,40 m
Propulsione	con cingolo a maglie corte
Velocità max	42 km/h
Potenza	43 HP
Pendenza superabile	45%
Armamento	una mitragliatrice pesante.

Nel 1934 vennero ordinate e approntate alcune centinaia di Carri Veloci 33 destinati alla Somalia.

Nel 1935, anno in cui fu intensificato l'approntamento del Corpo di Spedizione in Africa Orientale, fu attuata un'ulteriore modifica dei Carri Veloci che, armati con due mitragliatrici ab-

binate, presero il nome di *Carro Veloce 35*, mantenendo le stesse prestazioni e caratteristiche del mod. 33.

La produzione di un migliaio di esemplari di questo nuovo tipo fu affidata, per la parte scafo, alla ditta Ansaldo e, per il motore, trasmissioni ed organi di guida, alla Fiat.

Nell'agosto del 1935, veniva inoltre omologato un tipo di carro veloce lanciafiamme, con rimorchietto destinato ad accogliere il liquido infiammabile.

L'ammodernamento del parco veicoli ruotati nel periodo 1929-36

Negli anni successivi alle manovre in alta Val Varaita, in occasione di analoghe esercitazioni, lo Stato Maggiore dell'Esercito continuò a conferire crescente importanza alla componente motorizzazione e meccanizzazione delle unità operative.

Nel 1932, durante le grandi manovre in Umbria, furono sperimentate le autocarrette da montagna e i primi autocarri *Dovunque*; nel 1933, fecero la prima comparsa le nuove unità organiche di carri veloci Ansaldo-Fiat L33 e vennero effettuate le prime prove sperimentali di officine installate su autocarri Ceirano 50.

Nel 1935, in Alto Adige, fu condotta un'importantissima e riuscitissima sperimentazione: la completa «motorizzazione» della Divisione «Trento».

Un esame particolare degli orientamenti e delle realizzazioni nel campo della motorizzazione, può fornire un quadro sufficientemente esauriente delle possibilità operative dell'Esercito Italiano prima dello scoppio della 2ª guerra mondiale.

Per i motocicli: dai tipi antiquati a telaio rigido si passò a quelli a telaio elastico con motore da 500 cc di cilindrata; questi fornivano prestazioni sicuramente migliori, specie nell'impiego fuori strada. Il primo motociclo a telaio elastico fu il *Guzzi 500*, in dotazione a tutte le unità motorizzate e ai reparti di cavalleria e di bersaglieri; ad esso seguirono tipi analoghi costruiti dalla Bianchi e dalla Gilera. Questi nuovi motocicli vennero impiegati non solo per i collegamenti (nella versione «biposto»), ma anche in combattimento, con l'ausilio di un fucile mitragliatore montato sulla forcella anteriore. Nel periodo considerato fecero la prima apparizione i mototricicli Guzzi e Benelli, utilizzati quali stazioni radio mobili campali o per il traino del cannone da 47. I dati caratteristici, a confronto, erano:

	Guzzi	Benelli
Motore	1 cilindro, a 4 tempi	idem
Cilindrata in cc	500	500
Velocità in km/h	53	60
Potenza in HP	13,2	13
Pendenza superabile	15%	25%
Consumo in lt x 100 km	5,5	6,5

Autovetture e loro derivati: era in produzione una vettura *Fiat 508 M*, derivata dalla Balilla civile, dalla quale si differenziava per il maggior diametro delle ruote e per una maggiore demoltiplicazione al ponte posteriore, permettendo minore velocità massima a fronte di una più spiccata capacità di superare notevoli pendenze e di percorrere strade accidentate e terreni vari: dalla 508 M furono derivati un camioncino, uno spyder per due-tre persone, una torpedo e una berlina per quattro persone.

A confronto, i dati della 508 Torpedo, e della stessa macchina modello coloniale:

	Torpedo	coloniale
Motore	4 cilindri	idem
Cilindrata in cc	995	1089
Potenza in HP	20-24	30
Portata in kg	240	300
Velocità in km/h	80	95
Pendenza superabile	25%	30%
Consumo in lt x 100 km	10	9

Altro automezzo in produzione era l'autovettura *Fiat 518 C* «Ardita», con motore di 1758 cc, costruita in due versioni, una a passo corto (m. 2,70) e un'altra a passo lungo (m. 3); da quella a passo lungo fu derivato un autobus che venne denominato *Fiat 518 CM*.

Nel settore degli autocarri leggeri, venne adottato il *Fiat 618* con portata di 1.300 kg e un peso complessivo di 3.300. Il veicolo utilizzava molti particolari meccanici (motore, trasmissione) della Fiat 518 «Ardita» e non possedeva caratteristiche tali da renderlo particolarmente idoneo agli impieghi militari; ma la produzione del Paese, in quel momento, non offriva di meglio.

Nel campo degli autocarri pesanti, il Ceirano 50 venne gradatamente sostituito dai nuovi veicoli a gasolio: inizialmente venne adottato il *Fiat 633 N/M* e, subito dopo, il Lancia RO che, per anni, fu considerato uno dei mi-

gliori veicoli pesanti in dotazione all'Esercito.

Il traino meccanico delle artiglierie venne devoluto con successo al trattore pesante Pavesi mod. 26 e, successivamente, al mod. 30, edizione migliorata e perfezionata del precedente. Nel trattore Pavesi il classico telaio rigido era stato sostituito con due telai snodabili e collegati da una trave centrale che consentiva alle ruote (tutte motrici, di grande diametro e munite di palette ribaltabili) di adattarsi al terreno vario.

Altro problema che fu risolto nel periodo a cavallo degli anni '30 fu quello del traino delle artiglierie pesanti: da un autocarro pesante a 4 ruote motrici, la ditta Breda realizzò una trattrice, denominata *Breda 32*, particolarmente adatta al transito sui ponti militari di equipaggio. Le sue caratteristiche principali erano:

Motore	a benzina
Velocità	min. 3 km/h, max. 30 km/h
Potenza	84 HP
Portata	3500 kg
Peso rimorc.	10 tonn.

Telaio costituito da una grande «barra» in acciaio fuso contenente gli organi della trasmissione;
cambio di velocità: 4 marce + RM.

Per il traino delle artiglierie da montagna da 75/18 si rivelò particolarmente idonea la trattrice agricola Fiat 700 opportunamente modificata dalla O.C.I. Fiat di Modena. Il cingolo a piastre originali venne sostituito con uno ad elementi corti, analogo a quello adottato per il carro veloce; la carreggiata venne opportunamente ridotta.

Il veicolo modificato, che preziosi servizi avrebbe reso in Africa Orientale, specie sui terreni tormentati dell'Eritrea, fu denominato «*trattore cingolato O.C.I. 708 C.M.*» e aveva le seguenti caratteristiche:

Motore	a benzina, 4 cilindri
Potenza	30 HP
Cilindrata	2520 cc
Velocità max	12 km/h
Ingombro trasversale	1,40 m
Pendenza superabile	100%
Sforzo di trazione	2300 kg

Tra i veicoli speciali due sono quelli che meritano una particolare menzione. Il primo è l'*Autocarretta da montagna*. Progettata inizialmente dalla società Ansaldo, passò, per la costruzione in serie, all'O.M. di Brescia. Questo speciale tipo di veicolo offrì eccellenti prestazioni su carrarecce montane e buone mulattiere, viabilità caratteristiche delle nostre zone montane e dell'area in cui si sarebbe svolta la campagna in Africa Orientale.

Le sue caratteristiche erano:

Motore	a benzina, raffreddato ad aria
Potenza	20 HP
Velocità	25 km/h
Portata	800 kg
Pendenza superabile	40%
Ruote motrici	4, tutte direttrici
Dispositivo a scatto per arresto-indietreggio	
Ingombro laterale	1,200 m

Il tipo originale fu opportunamente modificato nel 1935 e nel 1936, con aumento della carreggiata per migliorare la stabilità; si ebbero così i modd. 36P e 36M, rispettivamente adibiti al trasporto di personale (10 uomini più conduttore) e dei materiali; i due tipi erano dotati di gommatura pneumatica e sviluppavano una velocità massima di 45 km/h.

L'autocarro tipo Dovunque era nato dall'esigenza, sentita come prioritaria dallo Stato Maggiore, di disporre di uno speciale autoveicolo idoneo a marciare su qualsiasi terreno; questa esigenza era stata rappresentata all'industria automobilistica nazionale.

In tale campo, le sperimentazioni non vennero condotte soltanto dall'Esercito Italiano; anche gli eserciti stranieri effettuarono prove su vari prototipi, senza però ottenere grossi risultati. Negli Stati Uniti, ad esempio, venne realizzato uno speciale veicolo denominato Christie, dotato di numerose ruote motrici che consentivano, su strada, una velocità di 60 km/h. Per la marcia fuori strada, venivano applicati dei cingoli alle ruote, con riduzione della velocità a 40 km/h. Questa realizzazione, che sembrava avesse risolto il problema del veicolo Dovunque, non diede invece risultati soddisfacenti, e venne perciò abbandonata.

In Italia, l'industria nazionale orientò i suoi studi verso un autoveicolo a ruote. Furono realizzati alcuni esemplari muniti di 6 ruote su 3 assi, con le 4 posteriori motrici. Durante le prove, si comprese di essere sulla strada giusta e, dopo opportune modifiche e migliorie rispetto al progetto originario, si riuscì nel 1933 a realizzare un veicolo Dovunque

che rispondeva alle esigenze. Questo speciale automezzo, denominato *Spa Dov. 33*, aveva le seguenti caratteristiche:

Motore	4 cilindri, a benzina
Potenza	45 HP
Portata	2500 kg su strada e 2000 su terreno vario
Traino	2000 kg fuori strada
Velocità max	50 km/h
Pendenza superabile	60%
Cambio	4 marce + RM

Lo Spa Dovunque fu in seguito perfezionato e munito di motore più potente e assunse la denominazione di *Spa Dov. 35*. Entrambi i veicoli speciali furono impiegati in Africa Orientale con risultati sorprendenti.

La Guerra Italo Etiopica

Benché fosse chiara l'importanza del fattore motorizzazione in qualsiasi ambiente operativo e sebbene grossi sforzi fossero stati compiuti per dare maggiore impulso al settore, il parco automobilistico dell'Esercito Italiano in Africa Orientale, nell'imminenza della campagna etiopica, era ancora di limitata entità. I 100 autocarri disponibili (Fiat 15 ter e 18 BL) parteciparono però con successo all'enorme lavoro di preparazione al conflitto.

L'Autoreparto Eritreo operava con infrastrutture e su strade pressoché inesistenti, ma l'arrivo dall'Italia di altre unità automobilistiche e, soprattutto, il notevolissimo impulso dato ai lavori stradali, fecero sì che, pochi mesi dopo l'inizio delle operazioni, nel dicembre del 1935, il Corpo Automobilistico fosse già una componente fondamentale del italiano.

L'ispettorato del Materiale Automobilistico del Ministero della Guerra aveva compiuto un enorme sforzo organizzativo e finanziario per portare i 100 automezzi del 1934, agli oltre 10 mila del 1936, realizzando un programma finalizzato ad assicurare la fornitura, oltre che all'Eritrea e alla Somalia, anche alla Libia e alle isole dell'Egeo, anch'esse colonie italiane.

Tra il settembre 1934 e il febbraio 1935, vennero inviati in Eritrea 630 autoveicoli di vario tipo, attingendo alle esuberanze dei fabbisogni di mobilitazione; nello stesso periodo, altri 175 automezzi vennero inviati in Somalia.

Si trattava ancora di automezzi destinati all'impiego normale per il funzionamento dei reparti automobilistici delle colonie. Solo nel febbraio 1935 si cominciò a metter mano al fabbisogno legato alla costituzione di un corpo di spedizione in Africa Orientale, quantificato inizialmente in 2900 automezzi.

Invece, nell'aprile del 1936, l'approvvigionamento effettuato dall'Ispettorato aveva raggiunto le 15.350 unità, Libia compresa.

Va da sé che l'impiego di una sì gran massa di veicoli aveva implicato la necessità di costituire un gran numero di nuove unità, di varia consistenza, e di mettere in piedi una organizzazione imponente di enti e reparti addetti ai rifornimenti e alle riparazioni.

L'adozione dei vari modelli di veicoli aveva richiesto uno studio preventivo sulle condizioni nelle quali questi nuovi mezzi sarebbero stati impiegati, dalle sabbie del deserto libico, alle altitudini dell'Eritrea e dell'Etiopia, alle elevate temperature cui sarebbero andati soggetti, alla lunghezza delle tappe in territori quasi del tutto privi di strade, ecc.

Si vide subito che gli automezzi disponibili in patria non sarebbero stati adatti per l'ambiente africano, in particolare non lo erano quelli dotati di gomme piene o semipneumatici. Perciò per l'impiego immediato ci si orientò sulle Spa 25 C/10, con 1500 unità che vennero avviati in A.O. Seguì una notevole commessa di Ceirano 47 C. Questo veicolo rispose in pieno alle attese, tanto che la produzione non riuscì a tener dietro alle richieste e si dovette pensare a soluzioni alternative. Quelle poste subito in atto furono tre: l'utilizzazione del vecchio 18 BL, dotandolo di pneumatici; l'incremento della produzione di autocarrette, e l'incremento di produzione di autoveicoli leggeri da parte della Fiat, che portò alla realizzazione del 618 coloniale.

Fra le autovetture confermarono la loro validità il tipo 508 militare (derivato dalla Balilla) e la Fiat Ardita.

Fra le motociclette, furono preferite sulle prime le Guzzi, cui si aggiunsero le Gilera, non appena anche questa fabbrica mise in produzione un modello altrettanto valido.

La Lancia si pose in luce per la produzione dei RO, dei quali vennero inviati in colonia 600 esemplari, che tanto brillantemente avrebbero risposto

nella marcia da Dessié ad Addis Abeba.

Poiché, nonostante tutto, la produzione nazionale era ancora insufficiente, si dovette far ricorso all'acquisto dall'estero: fu così che giunsero in Italia 100 Citroen, e 500 Dodge.

Contemporaneamente si fece ricorso alla requisizione di 500 Fiat 634.

La gamma dei veicoli venne completata con i mezzi corazzati, i «Carri Veloci» mod. 33 (102 unità) e 35 (300 unità).

Insieme alla gran massa di automezzi vennero inviate anche 4000 biciclette Bianchi mod. 23 e 25.

Ad eccezione dei 634 N della Fiat, non si fece più ricorso alla requisizione, sia per l'eccessiva eterogeneità dei mezzi esistenti, sia per non recare pregiudizio all'attività lavorativa civile, sia infine per lasciarli come preziosa massa di riserva.

Per le necessità di riparazione di una così gran massa di mezzi vennero costituite:

– 1 Officina Centrale Riparazione Autoveicoli Eritrea (O.C.R.A.E.);

– 1 Officina speciale di parco automobilistico, per l'esecuzione di riparazioni di media difficoltà;

– 3 Officine per medie e piccole riparazioni;

– 6 Officine mobili speciali per piccole riparazioni (5 per Fiat 634 e 1 per Dodge).

Già nella primavera del 1935 cominciarono a verificarsi i primi imprevisti. Benché fossero stati inviati in A.O. automezzi nuovi di fabbrica, e dei quali si prevedeva a diritto una certa durata, cominciarono ad affluire alla madrepatria richieste urgentissime di parti di ricambio. Era avvenuto che l'uso dei mezzi era così intenso, da non lasciare alcuno spazio alla manutenzione; questo, e lo stato del terreno sul quale essi operavano, avevano anticipato quelle inefficienze che in condizioni normali di impiego avrebbero dovuto verificarsi molto più tardi. L'industria nazionale dovette così moltiplicare la propria attività per la produzione di complessivi, parti di ricambio, pneumatici, ecc., mentre si dovettero inoltrare richieste urgenti anche verso gli Stati Uniti per i mezzi che da lì provenivano.

Nell'aprile del 1936, alla vigilia della marcia su Addis Abeba, il corpo di spedizione disponeva di oltre 10 mila automotomezzi, così ripartiti:

– 540 autovetture dei tipi 508 Balilla e Fiat 518 Ardita;

– 4.950 autocarri di produzione nazionale dei tipi Fiat 618, 18 BL e BLR, Ceirano 47 CM e 50 CM, 508 camioncino, Spa 25 C/10, Lancia RO, Fiat 634 e 15 ter;

– 1.320 autocarri di produzione estera dei tipi Ford SV, Chevrolet, Studebaker, Diamond;

– 516 autobotti Fiat 18 BL, OM 32, Spa 25 C/10, Ceirano 50 M;

– 1.800 autospeciali (autocarrette OM 32-35, Trattori P4, autocarri Dovunque, autofficine Ceirano 50 CM, autofrigoriferi e potabilizzatori Spa, Trattrici 30/A, autobus Spa, rimorchi Viberti);

– 280 autoambulanze comuni Spa 25 C/10 e 6 ambulanze radiologiche Fiat 15 ter;

– 20 Nuclei Chirurgici su telaio 18 BL

– 1200 motocicli dei tipi Guzzi 500 e Gilera 500.

I motocicli a telaio elastico consentivano rapidi e sicuri collegamenti tra le varie unità operanti su difficili terreni e, con il fucile mitragliatore montato sul manubrio, efficaci e brillanti azioni di controffensiva e di rastrellamento.

L'autocarretta OM 32-35 compì autentici prodigi su terreni di montagna, su piste rocciose e particolarmente difficili, sebbene talvolta la potenza del motore si fosse rivelata insufficiente, e in qualche circostanza le sospensioni abbiano ceduto.

I «Dovunque» 33 e 35 fornirono risultati particolarmente positivi, tanto da generare rammarico per la loro esiguità numerica.

Gli autocarri leggeri in genere, e i Fiat 618 in particolare, idonei a viaggiare su strada, rivelarono una scarsa adattabilità al movimento fuori strada e su itinerari particolarmente tormentati e con pendenze notevoli, per la debolezza delle sospensioni e degli organi di trasmissione.

Gli autocarri medi Ceirano 47 C e 50 CM risposero con sufficiente efficienza alle esigenze di movimento su strada, anche se la gommatura semipiena procurò qualche inconveniente alle sospensioni; il Fiat 18 BL, ottimo su qualsiasi itinerario, ebbe nella eccessiva lentezza il suo tallone d'Achille.

Il Lancia RO si rivelò il tipo di autocarro pesante più idoneo alle esigenze di trasporto sia su strada che fuori strada.

Il parco veicoli ruotati e corazzati alla vigilia della 2ª guerra mondiale

La campagna d'Etiopia era stata troppo breve per poter effettuare tutti gli studi necessari e trarre da essa ogni ammaestramento possibile, perciò, anche dopo la sua conclusione, continuarono gli studi e le esperienze atti a trovare elementi per il perfezionamento dei mezzi già in uso e l'adozione di nuovi.

Tutti gli sforzi dell'Ispettorato del Materiale Automobilistico erano volti a dare sempre maggior incremento alla componente motorizzazione del nostro Esercito.

Nel campo dei motocicli, nel 1938 la società Guzzi realizzò un nuovo veicolo ad uso esclusivamente militare, nei tipi monoposto e biposto, denominato *Alce*. Da esso ebbe origine il motocarro *Trialce*. Queste le caratteristiche dell'Alce.

Motore	1 cilindro, a 4 tempi
Cilindrata	500 cc
Potenza	18,5 HP
Velocità	110 km/h
Pendenza superabile	50%
Consumo	5 lt/100 km

Tra le vetture, la Fiat 1100 venne modificata, in questo periodo, per uso militare, assumendo la denominazione di *1100/M*, con ruote di maggior diametro, con maggiore rapporto di demoltiplicazione, con carrozzeria interamente metallica. Questa autovettura si differenziava ancora da quella civile perché in essa erano stati eliminati i giunti di trasmissione elastici, scarsamente adatti alla lunga conservazione nei magazzini. Questa vettura aveva:

Motore	a 4 cilindri
Cilindrata	1090 cc
Potenza	32 HP
Velocità	105 km/h
Consumo	10,5 lt 100 km

Nel settore autocarri, allo Spa 25 C/10 venne preferito e adottato lo *Spa 38 R*, con:

Motore	a benzina
Cilindrata	4053 cc
Potenza	556 HP
Portata	2500 kg
Peso a pieno carico	5500 kg
Velocità	52 km/h

Dallo Spa 38 venne derivata tutta una serie di veicoli speciali: autoambulanze, autofficine, autofrigoriferi e autobus.

Altra realizzazione particolarmente riuscita fu l'autofficina mod. 38 su telaio Lancia RO.

Scarso successo ebbe invece, per il limitato impiego, l'autocarro Spa 36 con motore raffreddato ad aria, ritenuto particolarmente idoneo per percorsi in zone montane specie durante il periodo invernale.

Nel 1939 la ditta Spa progettò e costruì un autocarro leggero con caratteristiche prettamente militari denominato *L/39*. Esso, omologato e adottato dalle nostre unità, aveva una portata di 1000 kg e un peso a pieno carico di 2600.

In questo periodo trovò soluzione anche l'annoso problema del traino delle artiglierie. L'adozione del nuovo trattore *Spa TL/37* costituì infatti una soluzione idonea a soddisfare le esigenze delle artiglierie leggere delle divisioni motorizzate e celeri. Il telaio rigido permetteva velocità sufficienti su strada (40 km/h), mentre le 4 ruote motrici e indipendenti consentivano un agevole movimento fuori strada.

Nel 1938-39 il TM/40, ideato sullo schema del TL/37 e risultato idoneo al traino delle bocche da fuoco di peso complessivo fino a 5.000 kg, venne a sostituire l'ormai antiquato e superato Pavesi.

Anche la trattrice Breda 32, nel 1939 venne migliorata e modificata con l'adozione di un motore diesel di maggior potenza e con gommatura pneumatica a larga sezione.

Altre modifiche furono apportate all'autocarretta da montagna, cui fu leggermente aumentata la carreggiata allo scopo di migliorarne la stabilità. L'autocarretta mod. 37 fu adibita esclusivamente al trasporto di materiali.

Gli eccezionali risultati conseguiti dai veicoli del tipo Dovunque nella campagna d'Etiopia consigliarono l'avvio di studi per un Dovunque pesante ad aderenza totale. Tale sperimentazione fu completata nel 1940 ed il veicolo risultante, denominato *Dovunque 41*, fu omologato, appunto, nel 1941, in pieno conflitto mondiale.

La sempre crescente esigenza di una motorizzazione a tutti i livelli accrebbe ovviamente il peso logistico dello strumento necessario a supportare una così vasta organizzazione. Emerse chiara in questo periodo la necessità di standardizzazione dei veicoli di più comu-

ne impiego. Vennero così stabilite le norme fondamentali tendenti a limitare la produzione degli autoveicoli industriali a due sole categorie di autocarri rispondenti a determinati requisiti: tipo unificato medio e tipo unificato pesante. Le caratteristiche richieste erano rispettivamente le seguenti:

	autocarro medio	autocarro pesante
Peso a pieno carico	Kg 6.500	Kg 12.000
Carico utile	Kg 3.000	Kg 6.000
Motore a ciclo	Otto o Diesel	Diesel
Velocità max	Km/h 60	Km/h 45
Pendenza superabile	22%	18%

La capacità del serbatoio avrebbe dovuto consentire un'autonomia di almeno 200 km; i radiatori dovevano essere ad elementi scomponibili e intercambiabili; tutti i veicoli dovevano essere dotati di gancio di traino; le balestre dovevano avere foglie a sezioni unificate.

Il risultato di tali disposizioni, concordate peraltro con i rappresentanti delle ditte costruttrici, fu una limitazione dei tipi prodotti dall'industria nazionale.

La Fiat orientò la sua produzione su due tipi unificati, il 626 (medio) e il 666 (pesante); la Lancia sui tipi Esa RO e 3 RO, l'Alfa Romeo sul 430 e sull'800, l'O.M. sul Taurus e l'Ursus, l'Isotta Fraschini su D.65 e D.80; la Bianchi limitò il suo interessamento ad un tipo medio, il «Miles».

Gli approvvigionamenti militari si indirizzarono principalmente:

– nel campo degli autocarri medi, prima sul *Bianchi «Miles»* e poi sul *Fiat 626*;

– nel campo degli autocarri pesanti, sul *Lancia 3 RO* che avrebbe sostituito gradualmente il RO N.M.

Nei seguenti specchi, a confronto, le caratteristiche di alcuni autocarri medi:

	Bianchi Miles	Fiat 626	OM Taurus	Isotta Fraschini D.65
Motore	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Cilindrata in cc	4849	5750	5320	5816
Potenza in HP	60	65	67	78
Velocità	64	63	60	60
Carico in Kg	3000	3000	3000	3500
Consumo x100 km	13	24	25	13

e pesanti:

	Fiat 666	Lancia 3 RO	Isotta Fraschini D.80
Motore	Diesel	Diesel	Diesel
Cilindrata in cc	9365	6875	7273
Potenza in HP	95	93	90
Velocità	48	45	34
Carico in Kg	6000	6500	5000
Consumo x100 km	—	28	22.5

La necessità del processo di ammodernamento e di potenziamento illustrato per il parco dei veicoli ruotati era vivamente sentita anche per il settore dei veicoli corazzati.

Il carro armato, che in precedenza era stato considerato un semplice mezzo di appoggio e di accompagnamento della fanteria, cominciò ad assumere la fisionomia di un vero e proprio complesso d'arma autonomo, di peso decisivo nell'economia delle operazioni in una guerra moderna.

La dottrina allora vigente classificava i carri in funzione del loro impiego; erano previsti:

– carri di rottura per la fanteria: medi e pesanti;

– carri d'assalto per la fanteria: leggeri e speciali;

– carri veloci per le truppe celeri (bersaglieri e cavalleria): leggeri.

La guerra d'Etiopia, mentre fornì un probante collaudo tecnico dei carri disponibili (L.3), non costituì un banco di prova valido per quel che riguardava

le tecniche d'impiego: fu però rilevato l'inconveniente dalle limitate possibilità di brandeggio delle armi con cui era equipaggiato il carro L.3.

Un collaudo più efficace – anche se i risultati furono tutt'altro che lusinghieri – risultarono le operazioni che il Corpo Truppe Volontarie Italiane affrontò durante la guerra civile spagnola. I carri veloci italiani si dimostrarono quanto mai vulnerabili anche ai colpi dei cannoni controcarri leggeri; i carri impiegati dalle truppe avversarie, armati di cannoni da 45 mm, mostrarono in ogni occasione la loro superiorità.

La guerra di Spagna mise in evidenza la manifesta necessità, per le forze armate italiane, di disporre di carri più potenti.

Nel 1937 pertanto, mentre fu sperimentato un nuovo tipo di carro, denominato *M.11*, considerato idoneo a compiti di rottura, alla luce dell'opportunità di sostituire il carro L.35 con un tipo più potente, fu commissionata all'Ansaldo la realizzazione di un nuovo carro L.6, del peso di 6,8 t, con previsti due uomini di equipaggio e armato con una mitragliera da 20 mm in torretta, abbinata ad una mitragliatrice cal. 8. Il nuovo carro veloce, omologato nel 1939, fu adottato dalle unità italiane nel 1940 con la denominazione di *L. 6/40*.

Le caratteristiche del carro M.11 erano:

Motore	Diesel
Potenza	105 HP
Peso	11.000 kg
Velocità	32 km/h
Autonomia	200 km
Armamento	1 cannone da 37 mm e 2 mitragliatrici

Il nuovo carro M/11 poteva, per le sue caratteristiche costruttive, sostenere il confronto con altri carri medio-leggeri in dotazione ad altri eserciti dell'epoca; tutti i suoi pregi, però, venivano pressoché annullati dalla disposizione dell'armamento, che prevedeva le sole mitragliatrici in torretta e il cannone nello scafo, con conseguente limitato brandeggio.

In pratica, alle soglie della Seconda Guerra Mondiale, nel settembre 1939, l'Esercito Italiano disponeva di circa 1.500 carri, dei quali solamente 70 erano del tipo M/11 ed i rimanenti del tipo L.3. Nell'anno successivo, non furono adottati nuovi mezzi dalle truppe corazzate italiane, anche se sperimentazioni e nuovi allestimenti in corso lasciavano sperare in un prossimo ammodernamento e potenziamento.

Sempre nel settore degli automezzi da combattimento, l'industria nazionale prese in esame la possibilità di realizzare autoblindo. L'eventualità, del resto, era già stata prospettata subito dopo la campagna libica del 1911-12.

La necessità di disporre di un mezzo rapido per le operazioni di esplorazione e ricognizione si era fatta ormai più pressante, con la definitiva formazione, in seno all'Esercito, di reparti motorizzati e corazzati.

Precedentemente, questi compiti venivano affidati alla cavalleria; ora però che le truppe non operavano più appiedate, ma disponevano di mezzi motorizzati, occorreva disporre di un veicolo che avesse una grande mobilità e fosse armato e idoneo per la propria difesa.

Il primo tipo di autoblindo che rispondesse alle caratteristiche sopra accennate fu realizzato dalla Fiat-Ansaldo nel 1939 ed omologato nel 1940. Denominata *Fiat 40*, questa autoblindo aveva le caratteristiche seguenti:

Motore	6 cilindri a benzina
Cambio	6 marce avanti + 4 RM
Ruote	4 ruote sterzanti
Potenza	100 HP
Velocità	75 km/h
Autonomia	400 km
Pendenza sup.	40%

Ma ormai, nel nostro viaggio esplorativo fra gli automezzi delll'Esercito Italiano attraverso il tempo, abbiamo toccato una data cruciale: 1940! Comincia il 2º conflitto mondiale. E qui, finisce la nostra esposizione. Il resto, al secondo volume dell'opera.

CONCLUSIONE

«Quid est veritas?» (cos'è la verità?). L'interrogativo scaturito dalle labbra di Pilato in procinto di decidere della sorte di Gesù si affaccia inquietante allorché, nel porre il punto finale a questo libro, ci chiediamo: avremo detto la verità? Ciò che abbiamo narrato, anche se certamente non è «tutto» ciò che è avvenuto, è almeno «come» è avvenuto?

Ci sovviene allora un'antica storiella, riportata in un consunto «libro di lettura» di quinta elementare, forse rubata ad un famoso favolista (Esopo? Fedro? La Fontaine?...).

Un uccellino, dalla cima di un pioppo, e una capra, da sotto la chioma, si stanno accapigliando in una lunga, accesa disputa circa il colore delle foglie della pianta: il primo a sostenere che sono verdi, l'altra a insistere che sono bianche; fino a che si lasciano dandosi l'un l'altro del bugiardo, e restando ognuno del proprio parere, senza sapere che, ognuno dal proprio punto di visuale, hanno entrambi ragione.

Ci poniamo l'interrogativo, ma solo per concludere che, per quanti sforzi si facciano, non potrà mai essere raggiunta una verità che tale sia per tutti.

Ci conforta solo la coscienza di aver lasciato ben poco di intentato.

Siamo partiti da un nucleo originario di pagine costruite dal paziente, certosino lavoro di tanti che, prima di noi, si sono cimentati nell'impresa, fermandosi però sempre a uno o più passi dalla conclusione; abbiamo inalato la polvere decennale di inaccessi archivi; abbiamo sfogliato centinaia di pagine di libri e giornali; ma soprattutto abbiamo viaggiato per il Paese, in cerca proprio di coloro che hanno scritto le pagine della storia del Corpo Automobilistico usando come penna le ruote dei loro autocarri.

Alla fine, ciò che ci siamo trovati in mano è stata una miriade di frammenti, da ricomporre, da incastonare insieme in un enorme puzzle.

Abbiamo cercato, con questi frammenti, di ricostruire l'immagine intera. Quando abbiamo ritenuto di esserci riusciti, siamo arretrati di alcuni passi per avere, del mosaico, una visione d'insieme, e ci siamo accorti che, qua e là, si scorgevano i vuoti di alcune tessere mancanti. Siamo partiti alla loro ricerca; alcune ne abbiamo trovate ma, insieme a quelle, ne abbiamo scoperte altre, inaspettate, che andavano ad inserirsi in altri spazi della parete, ingrandendo la figura. Ma anche queste nuove parti presentavano dei vuoti che occorreva, anch'essi, riempire. La ricerca continuava, senza sosta, e questa Storia del Corpo rischiava di divenire una ...Storia infinita.

Come in un dipinto, alcune zone apparivano più in ombra di altre. Avvicinandoci per rischiararle, luci ed ombre si spostavano, toni e sfumature mutavano a seconda della distanza e dall'angolo di visuale.

Scoprivamo così che anche la verità può avere mille volti, a seconda del punto e dell'ora in cui la si osserva.

Questo libro, perciò, non vuole arrogarsi la presunzione di contenere «la rivelazione»; piuttosto, esso va considerato per quello che è: un tentativo, effettuato in un settore dove ben poco, fino ad oggi, si è scritto; un tentativo suscettibile di infinite migliorie.

Questo libro vuol anche essere un invito, a chiunque abbia avuto la fortuna di fregiarsi delle mostrine nerazzurre ed ha vissuto le vicende raccontate, a fornire il proprio contributo di notizie, precisazioni, suggerimenti, che potranno risultare utili per una eventuale ristampa.

L'invito è valido anche per vicende successive a quelle esposte in questo volume. Sono in approntamento, come detto in introduzione, anche il volume relativo alla Seconda Guerra Mondiale e quello che ci accompagnerà fino ai giorni nostri.

Ringraziamo, fin d'ora, chi vorrà fornire il suo apporto alla ricostruzione della nostra storia, fornendo informazioni su episodi, vicende, anche aneddoti, che hanno visto coinvolto il Corpo Automobilistico in campagne di guerra, in interventi in pubbliche calamità, in missioni di pace.

BIBLIOGRAFIA

Associazione Nazionale Ex-V.C.A. - Cenni storici del Corpo Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti, Milano, 1955.

F. BOTTI - La Logistica nell'Esercito Italiano, vol. II, SME - Ufficio Storico, 1992.

F. BOTTI - La Logistica nell'Esercito Italiano, vol. III, SME - Ufficio Storico, 1994.

V. CAPODARCA - Ultime voci dalla Grande Guerra. Ferdinando Brancato Editore, Firenze, 1991.

Editoriale Nuova - I Grandi Fatti, voll. I-II-III-IV, Novara, 1978.

G. LIUZZI - I servizi logistici nella Grande Guerra, Milano, Corbaccio, 1934.

G. LIUZZI - Ricordi e pensieri di un ex Intendente d'armata, Roma, 1922.

A. MAGGIOROTTI - Automobili offensivi, C.do Corpo di S.M. Roma 1909.

A. MAGGIOROTTI - I mezzi meccanici di trasporto per servizio militare, «Rivista di Artiglieria e Genio», 1907, vol. II.

A. MAGGIOROTTI - L'autocarro nell'Esercito, «Rivista di Artiglieria e Genio», vol. I, disp. II e III.

A. MAGGIOROTTI - U. PUGLIESCHI - L'automobile a benzina e il suo impiego nell'Esercito, Città di Castello, 1913.

M.D. Commissariato Generale Onoranze Caduti in Guerra - Sacrari Militari della Prima Guerra Mondiale, Roma, 1984.

M.G. C.do Corpo di S.M. - Ufficio Storico - Campagna di Libia (periodo ottobre 1911 - Agosto 1912), Roma, 1927.

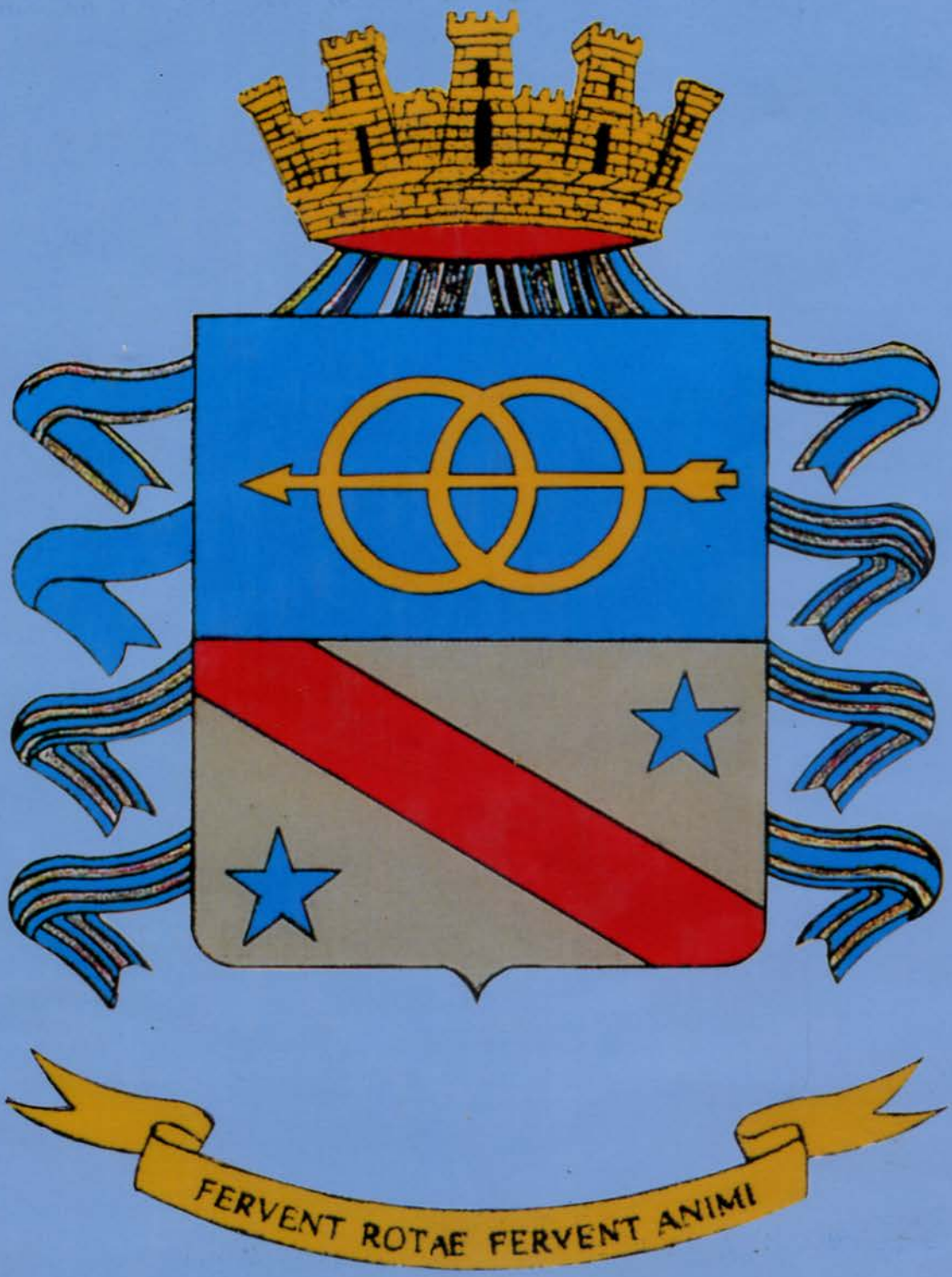
A. PUGNANI - La trazione meccanica su strada specialmente in relazione al motore a scoppio e al suo impiego militare, Torino, 1926.

A. PUGNANI - Storia della Motorizzazione Militare Italiana, Roggero Tortia, Torino, 1951.

E. VERZOLINI - «1903-1943: Quaranta anni di Storia degli Autieri».

A.N.A.I. - «L'Autiere» - numeri vari - Roma.

Finito di stampare
nel mese di novembre 1994
dalla Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10 - Roma


FERVENT ROTAE FERVENT ANIMI